Der Irrtum beim Eisenbahn-Frachtvertrag.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der juristischen Doktorwürde
der
Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Philipps-Universität zu Marburg

vorgelegt von

Heinz Sander
Regierungsreferendar
aus Brügge i./Holst.

Marburg 1937

Dissertations-Verlag G. H. Nolte Düsseldorf

Als Dissertation von der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät angenommen am 23. Juni 1936.

1. Berichterstatter: Professor Dr. Jung.

2. Berichterstatter: Professor Dr. Gieseke.

Meinen lieben Eltern
in Verehrung und Dankbarkeit.

Inhaltsübersicht.

Literaturverzeichnis.

Adolph: Eisenbahn-Gütertarifwesen. Berlin 1933.
Anschütz: Die Verfassung des Deutschen Reichs, 14. Aufl. 1933.
Bernstein: Irrtum und Geschäftsgrundlage. Diss. Halle. 1933.
Blume-Weirauch: Die Eisenbahn-Verkehrsordnung vom 16. Mai 1928 (Kommentar). 4. Aufl. Berlin-Leipzig 1928.
Düringer-Hachenburg: Das Handelsgesetzbuch (Kommentar). V. Bd. 2. Hälfte, 3. Aufl. 1932.
Eger, Georg: Eisenbahnrecht. Leipzig. 1910.
— Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 23. Dezember 1908 (Kommentar). 3. Aufl. Berlin 1910.
Eger: Zur Neuregelung der Frachterstattungsansprüche; in Mitt. d. J. u. H. K. Berlin. 1928, S. 1057 f.
Eisler: Wörterbuch der philosophischen Begriffe. I. Bd., 4. Aufl. Berlin 1927.
Enneccerus-Nipperdey: Lehrbuch des Bürgerlichen Rechts. I. Bd., Einleitung, Allgemeiner Teil. 13. Aufl. Marburg 1931.
Entwurf eines bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. 1. Lesung, amtliche Ausgabe. Berlin und Leipzig 1888.
Frank: Das Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich (Kommentar). 18. Aufl. 1931.
Fritsch: Das Deutsche Eisenbahnrecht. 2. Aufl. Berlin 1928.
Fulterer: Der Irrtum und die Geschäftsgrundlage bei vermögensrechtlichen Rechtsgeschäften. Innsbruck. 1931.
Gierke, Otto: Deutsches Privatrecht. I. Bd. Allgemeiner Teil und Personenrecht. Leipzig 1895.
Goltermann: Zum Irrtumsbegriff in der EVO.; in ZVDE. 1932, S. 701 ff.
— Irrtum bei Ausfüllung des Frachtbriefes; in Verk. Rdsch. Bd. X, Sp. 439 ff.
— Der Irrtum im Frachtrecht; in EE. Bd. 53 S. 22 ff.
— Frachterstattung wegen „Irrtums"; in Mitt. d. J. u. H. K. Berlin 1932, S. 230 f.
Haußmann: Der Irrtum im alten und neuen Recht. Stuttgart 1907.
Hay: Der Irrtum bei der Frachtbriefdeklaration; in Mitt. d. J. u. H. K. Berlin 1928. S. 1109 ff.
Hientgen: Rechtsvergleichende Darstellung des Irrtums nach geltendem Recht. Diss. Köln 1933.
v. Jhering: Geist des römischen Rechts auf den verschiedenen Stufen seiner Entwicklung. II. Teil. 3. Aufl. Leipzig 1875.
Jellinek: Verwaltungsrecht, 3. Aufl. 1931.
J. F.: Der Irrtum im Frachtrecht; in ZVDE. 1933. S. 833 ff.
Jung: Bürgerliches Recht; in Stammlers systematischer Darstellung. Berlin 1931.
v. Kienitz: Kontrollvorschrift und Irrtum; in EE. Bd. 53, S. 209 ff.
— Der Irrtum in § 70, II EVO.; in ZVDE. 1932 S. 129 ff.
— Nochmals vom Irrtum in § 70 Abs. II EVO.; in ZVDE. 1932, S. 409 ff.
— Zum Irrtumsbegriff in der EVO.; in ZVDE. 1932, S. 819 ff.
Kittel-Friebe-Hay: Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928 (Kommentar). 3. Aufl. 1932.
Leonhard, Rudolf: Der Irrtum als Ursache nichtiger Verträge. I. Teil, 2. Aufl. Breslau 1907.
Manigk: Das Anwendungsgebiet der Vorschriften für die Rechtsgeschäfte (ein Beitrag zur Lehre vom Rechtsgeschäft). Breslau 1901, in Leonhards Studien zur Erläuterung des bürgerlichen Rechts. 5. Heft.
Motive zu dem Entwurfe eines Bürgerlichen Gesetzbuches für das Deutsche Reich. Bd. I. Allgemeiner Teil; Bd. V. Erbrecht. Amtliche Ausgabe. Berlin und Leipzig 1888.

Oertmann: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. Allgemeiner Teil, 3. Aufl. Berlin 1927.
— Interesse und Begriff in der Rechtswissenschaft. Leipzig 1931.
— Die Geschäftsgrundlage 1921.
Planck: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch nebst Einführungsgesetz, I. Bd., 4. Aufl., Berlin 1913.
Protokolle der Kommission für die 2. Lesung des Entwurfs des Bürgerlichen Gesetzbuches. Bd. I. Berlin 1897.
Reichsgerichtsräte: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch. I. Bd., 8. Aufl. 1934. II. Bd., 8. Aufl. 1934.
Richter: Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928 (Kommentar). Bensheimer 1928.
Röder: Die Eisenbahnverkehrsordnung vom 16. Mai 1928 (Kommentar) 2. Aufl. Berlin 1929.
— Der Irrtum im § 70 der deutschen und österreichischen EVO.; in Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 363 ff.
Rundnagel: Beförderungsgeschäfte, Leipzig 1915; in Ehrenbergs Handbuch des gesamten Handelsrechts. V. Bd., 2. Abtlg.
Savigny: System des heutigen Römischen Rechts. I. u. III. Bd. Berlin 1840.
Schmidt: Der Motivirrtum im Testamentsrecht; in Leonhards Studien zur Erläuterung des bürgerlichen Rechts. 51. Heft. Breslau 1933.
Senckpiehl: Das Eisenbahntransportgeschäft nach deutschem Recht. Berlin 1909.
— Der Irrtumsbegriff in der EVO.; in S. S. Z. 1932, S. 565 f., 584 f.
Staub: Kommentar zum Handelsgesetzbuch. IV. Bd. 14. Aufl. Berlin und Leipzig 1933.
Staudinger: Kommentar zum Bürgerlichen Gesetzbuch und dem Einführungsgesetz. I. Bd., 9. Aufl. München, Berlin und Leipzig 1925.
Titze: Die Lehre vom Mißverständnis. Berlin 1910.
v. Tuhr: Der Allgemeine Teil des Deutschen Bürgerlichen Rechts. I. Bd. Leipzig 1910. II. Bd., 1. Hälfte. München und Leipzig 1914.
— Irrtum über den Inhalt einer Willenserklärung; in L. Z. 1918, Sp. 126 ff.
Unverzagt: Einige tarifrechtliche Grundfragen; in ZVDE. 1931, S. 922 ff.
— Irrtum in der Eisenbahnverkehrsordnung heute und in Zukunft; in ZVDE. 1932, S. 980 ff.
Wahl: Die Bedeutung des Irrtums für die kirchlichen Rechtshandlungen. Diss. Freiburg 1931.
Wolff, Karl: Verbotenes Verhalten. Ein Beitrag zu den allgemeinen Lehren des Privat- und Strafrechts wie auch zur Rechtslogik. Wien und Leipzig 1923.
Zitelmann: Irrtum und Rechtsgeschäft. Eine psychologisch-juristische Untersuchung. Leipzig 1879.

Zeitschriften und Entscheidungssammlungen.

Eisenbahn- und Verkehrsrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen. — Zeitschrift für Eisenbahn- und Verkehrsrecht. (EE.)
Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen. (RG.)
Leipziger Zeitschrift für Deutsches Recht. (LZ.)
Mitteilungen der Industrie- und Handelskammer zu Berlin. (Mitt. d. JuHK.)
Speditions- und Schiffahrtszeitung. Berlin. (SSZ.)
Verkehrsrechtliche Rundschau. — Juristisches Zentralorgan für das gesamte Verkehrsrecht. (Verk. Rdsch.)
Zeitung des Vereins (Mitteleuropäischer) Deutscher Eisenbahnverwaltungen. (ZVDE.)

Einleitung.

Nicht immer hat der Gesetzgeber bei der Formung der Rechtssätze eine glückliche Hand. Vor allem fügen sich Änderungen einer einheitlichen Rechtsmaterie mit Hilfe von Begriffen, die ihr bisher fremd waren, dem Ganzen oft nicht harmonisch ein. Auslegungsschwierigkeiten sind die regelmäßige Folge solcher mißlungenen Gesetzesbestimmungen.

Der Irrtumsbegriff, den die Neufassung der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.) vom 16. Mai 1928 in den §§ 60, Abs. 3a und 70, Abs. 2 entgegen dem Entwurf vom Januar 1928 als eine der bedeutsamsten Neuerungen eingeführt hat, bietet hierfür ein besonders anschauliches Beispiel. Die Zweifel, zu denen die Fassung jener Bestimmungen Anlaß gibt, haben in zahlreichen sich widersprechenden Aufsätzen und Gerichtsentscheidungen sichtbaren Ausdruck gefunden. Namentlich die Verschiedenheit der Auslegung jenes Irrtumsbegriffs durch die Gerichte, wie sie sich in unzähligen amts- und landgerichtlichen Urteilen zeigt, hat auf diesem Gebiete des Eisenbahnverkehrsrechts bereits zu einer auf die Dauer unerträglichen Rechtsunsicherheit geführt. Es sind deshalb schon verschiedentlich Stimmen laut geworden, die eine baldige Klärung dieser Zweifelsfrage durch den Gesetzgeber wünschen.

Solange aber der Gesetzgeber noch nicht gesprochen hat, soll mit den folgenden Ausführungen, die einer Anregung der Reichsbahndirektion Kassel entsprungen sind, der Versuch unternommen werden, zur Klarstellung des so sehr umstrittenen Irrtumsbegriffs in der EVO. beizutragen. Es wird damit die Lösung eines Problems angestrebt, das nicht zu Unrecht als „die allergrößte Kontroverse, die das praktische Fracht- und Tarifrecht kennt“ [1]), bezeichnet worden ist.

I. Abschnitt.

Der Eisenbahn-Frachtvertrag.

Die §§ 60, III a und 70, II der EVO., die in ihrer gegenwärtigen Fassung den Irrtumsbegriff verwenden, stellen einen Ausschnitt dar aus der Gesamtheit der Vorschriften, welche die rechtliche Regelung des Eisenbahnfrachtvertrages zum Gegenstand haben. Diesen Rahmen, in den der Irrtumsbegriff gespannt wurde, darf eine Untersuchung, wenn sie umfassend sein will, nicht unberücksichtigt lassen. Denn nur in dem rechtlichen Zusammenhang, in den ein Rechtsbegriff gestellt wurde, kann dieser vollinhaltlich gewürdigt werden. Ein kurzer Abriß der Grundlagen und

---

1) Spieß in ZVDE. 1931, S. 1280.

des Inhalts des Eisenbahnfrachtvertrages möge deshalb die Voraussetzung für einen tieferen Einblick in die Problematik des frachtrechtlichen Irrtumsbegriffes schaffen.

A. Die Grundlagen des Eisenbahnfrachtvertrages.

Das Recht der Eisenbahnen, der Großbahnen [2]) wie auch der Kleinbahnen [3]), gehört teils dem öffentlichen, teils dem Privatrecht an.

Als öffentliche Verkehrsstraßen unterliegen die Eisenbahnen ohne Rücksicht darauf, ob sie vom Staat, von einer Gesellschaft oder von einer Einzelperson betrieben werden, dem öffentlichen Recht [4]). Öffentlich-rechtlichen Inhalts sind die Normen, welche ihren Bau (Konzessionierung!) und Betrieb zum Gegenstand haben. Bei dem weitaus größten Eisenbahnunternehmen Deutschlands, der „Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft", die nach dem Reichsbahngesetz vom 30. August 1924, 13. März 1930 für das Reich die Verwaltung der Reichseisenbahnen führt, ist selbst die Organisation öffentlich-rechtlicher Natur [5]).

Auf privatrechtlicher Ebene liegen dagegen insbesondere die Rechtsbeziehungen der Eisenbahnen zu ihren Benutzern: die Beförderungsverträge, von denen in diesem Zusammenhang allein der Güterbeförderungsvertrag (Frachtvertrag) kurz behandelt werden soll.

Die Rechtsgrundlagen des Eisenbahnfrachtverkehrs liegen ungewöhnlich zerstreut. — Seine grundlegende Regelung hat das Eisenbahnfrachtrecht im 7. Abschnitt des III. Buches des HGB. gefunden. Wesentlich ergänzt wird diese durch die Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung (EVO.) vom 16. Mai 1928, die am 1. Oktober 1928 in Kraft getreten ist. Die EVO. gilt jedoch nur für die Beförderungsverträge der „dem allgemeinen Verkehr dienenden Eisenbahnen", der sog. Großbahnen (§ 1 I EVO.). — Bei den Kleinbahnen sind insoweit, als in den §§ 453, 459, 460, 462 bis 466 HGB. auf die Vorschriften der EVO. verwiesen ist, an deren Stelle die Beförderungsbedingungen der betreffenden Bahnunternehmung maßgebend (§ 473 HGB.).

Die gegenwärtig geltende EVO. ist eine auf Grund des Artikels 91 der Weimarer Verfassung von der Reichsregierung nach Zustimmung des Reichsrats erlassene Rechtsverordnung. Als solche enthält sie allgemein verbindliche Rechtssätze und steht demgemäß den Gesetzen in ihrer Wirkung gleich [6]). Zur Angleichung des deutschen Eisenbahnverkehrsrechts

---

2) Großbahnen sind diejenigen Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs, die dem allgemeinen Verkehr dienen. (Vgl. Fritsch, Deutsches Eisenbahnrecht, S. 13).

3) Kleinbahnen sind diejenigen Eisenbahnen, die zwar auch dem öffentlichen, aber wegen ihrer geringen Bedeutung nicht dem allgemeinen Verkehr dienen. (Vgl. § 1 des Preuß. Gesetzes über die Kleinbahnen v. 28. Juli 1892).

4) Kittel-Friebe-Hay: EVO., S. 11.

5) Sie ist mit der herrschenden Meinung als eine Anstalt des öffentlichen Rechts anzusehen (vgl. Jellinek, Verwaltungsrecht, S. 179/180).

6) Vgl. Anschütz, Die Verfassung des Deutschen Reichs, Art. 91, Anm. 4.

an die in Bern am 23. Oktober 1924 unterzeichneten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr (IÜG.) und über den Eisenbahn-, Personen- und Gepäckverkehr (IÜP.), die ebenfalls am 1. Oktober 1928 in Kraft getreten sind, war die Neufassung der EVO. notwendig geworden. Sie geht zurück auf die EVO. vom 23. Dezember 1908, diese wiederum auf die EVO. vom 26. Oktober 1899.

Vorläufer dieser Eisenbahnverkehrsordnungen[7]) waren die sog. „Eisenbahnbetriebsreglements", in denen ursprünglich die einzelnen Eisenbahnverwaltungen ihre Vertragsbedingungen für die Beförderung von Gütern und Personen aufstellten. Sie wurden für den einzelnen Absender und Reisenden dadurch verbindlich, daß er sich ihnen durch Abschluß des Beförderungsvertrages unterwarf. Das Anwachsen des Verkehrs ließ aber bald die Schaffung von einheitlichen Verbandsreglements — durch Vereinigung der einzelnen Verwaltungen zu Verbänden — notwendig werden. Auf der Grundlage der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen des Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuches (eingeführt in den Jahren 1861 bis 1863), die eine erhebliche Einschränkung der Vertragsfreiheit, vor allem für den Güterverkehr, brachten, vereinbarten die seit 1847 im Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen zusammengeschlossenen deutschen Eisenbahnverwaltungen je ein Vereinsreglement für den Personen- und für den Güterverkehr vom 1. März 1862. Beruhten diese Reglements noch auf freier Vereinbarung, so stellte das inhaltlich mit ihnen übereinstimmende Betriebsreglement, welches vom Norddeutschen Bund für die Eisenbahnen seines Gebiets am 10. Juli 1870 erlassen wurde, zum ersten Male eine staatliche Verordnung dar, welche die Eisenbahnen zwang, ihre Verträge den Bestimmungen des Reglements gemäß abzuschließen. Vom 1. Januar 1872 ab galt jenes Betriebsreglement als „Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands" auf allen deutschen Bahnen (ausgenommen war auf Grund seines Reservatrechtes nur Bayern). Während also diese Reglements noch lediglich als Verwaltungsverordnungen den Eisenbahnen die Einhaltung bestimmter Bedingungen als Vertragsinhalt vorschrieben, enthalten die auf den eisenbahnrechtlichen Vorschriften des HGB. aufbauenden Eisenbahnverkehrsordnungen im Gegensatz dazu mit Gesetzeskraft ausgestattete Rechtsnormen. Gesetzescharakter ist den Eisenbahnverkehrsordnungen dadurch verliehen worden, daß das HGB. die Vorschriften derselben neben den eigenen als auf den Güterverkehr anwendbar bezeichnet (vgl. z. B. §§ 453, 454, 460 HGB.), daß es ferner Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der EVO. im Widerspruch stehen, für nichtig erklärt (§ 471 II 2).

Es erwies sich jedoch als notwendig, neben dem Gesetzesrecht auch dem Vertragsrecht, d. h. der vertraglichen Vereinbarung, noch einen

7) Zum besseren Verständnis des Verhältnisses der eisenbahnrechtlichen Vorschriften des HGB. zur EVO. erscheint ein kurzer Rückblick auf deren Entstehungsgeschichte angebracht. — Vgl. zum Folgenden Rundnagel, Beförderungsgeschäfte, Seite 268 ff.; Senckpiehl, Eisenbahntransportgeschäft, S. 19 ff.

breiten Raum zu lassen. Die einzelnen Beförderungsbedingungen, namentlich die Höhe der Frachtsätze, müssen den wechselnden wirtschaftlichen Bedürfnissen angepaßt werden können und sind deshalb einer gesetzlichen Regelung unzugänglich. Bezüglich des für den Eisenbahnfrachtverkehr geltenden Vertragsrechts enthält die EVO. (§ 6) daher lediglich die formelle Bestimmung, daß dieses in vollem Umfange in den Tarifen Aufnahme finden soll. Diese für den Frachtvertrag geltenden Vorschriften mit vertragsrechtlichem Inhalt zerfallen begrifflich in a) die allgemeinen (für alle deutschen Großbahnen einheitlich geltenden) und die besonderen (nur für einzelne Verwaltungen geltenden) Ausführungsbestimmungen zur EVO. (vgl. § 2 I EVO.), b) die (eigentlichen) allgemeinen und besonderen Tarifvorschriften [8]).

Für den Eisenbahnfrachtvertrag gelten nach § 454 HGB. ferner die Bestimmungen über das gewöhnliche Frachtgeschäft im 6. Abschnitt des III. Buches des HGB. Daß schließlich darüber hinaus auch sonstige Vorschriften des HGB., sowie die allgemeinen Bestimmungen des BGB. Anwendung finden, folgt aus der privatrechtlichen Natur des Eisenbahnfrachtvertrages.

Diese zahlreichen Bestimmungen lassen sich mit Hilfe der §§ 454 und 471 HGB. ordnen. § 471 bestimmt: „Die nach den Vorschriften des § 432 I, II, der §§ 438, 439, 453, 455 bis 470 begründeten Verpflichtungen der Eisenbahnen können weder durch die EVO. noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden. — Bestimmungen, welche dieser Vorschrift zuwiderlaufen, sind nichtig. Das gleiche gilt von Vereinbarungen, die mit den Vorschriften der EVO. im Widerspruch stehen." — Nach § 454 „finden auf das Frachtgeschäft der dem öffentlichen Güterverkehr dienenden Eisenbahnen die Vorschriften des vorigen Abschnitts insoweit Anwendung, als nicht in diesem Abschnitt oder in der EVO. ein anderes bestimmt ist".

Danach ergibt sich folgende Rangordnung der für den Eisenbahnfrachtvertrag geltenden Bestimmungen [9]):

1. Die zwingenden Vorschriften des HGB.: §§ 432 I, II, 438, 439 (6. Abschnitt); §§ 453, 455 bis 470 (7. Abschnitt);
2. die Vorschriften der EVO. (§§ 1—8; 53—96 [10]);
3. die Vertragsvereinbarungen, die zur Hauptsache in den Tarifen festgelegt sind;

---

8) Kittel-Friebe-Hay; EVO., § 6, Anm. 4.

9) Vgl. Rundnagel; S. 260; Fritsch, S. 310; Düringer-Hachenburg, HGB., Vorbem. vor § 453, Anm. 5.

10) Der Eisenbahnfrachtvertrag soll hier in engstem, nur auf die Beförderung von „Gütern" im Sinne der EVO. sich beziehendem Umfang verstanden werden. Für die Beförderung von Reisegepäck, Expreßgut, Leichen und lebenden Tieren enthält die EVO. in den Abschnitten IV—VII besondere Bestimmungen.

11) Z. B. § 453 I HGB. in die §§ 3, 53, 54, I b; § 453 II HGB. in § 64; § 453 III/IV HGB. in § 67 III; § 455 I HGB. in § 61 V usw. — Nicht aufgenommen sind dagegen beispielsweise die §§ 440—443 HGB. (Pfandrecht der Eisenbahn).

4. die unter 1. nicht aufgeführten Vorschriften des 6. Abschnitts des HGB.;
5. die übrigen anwendbaren Bestimmungen des HGB.;
6. die anwendbaren Vorschriften des BGB.

Das Arbeiten mit diesen zerstreut liegenden Bestimmungen ist jedoch wesentlich dadurch vereinfacht worden, daß die EVO. in ihre Bestimmungen nahezu alle eisenbahnfrachtrechtlichen Vorschriften des HGB. aufgenommen hat [11]). Außerdem ist die äußere Handhabung der Bestimmungen noch insofern erleichtert, als auf Grund des § 6 EVO. die gesamten Grundlagen des Eisenbahnfrachtvertrages ungefähr vollständig im „Deutschen Eisenbahn-Gütertarif" zusammengefaßt worden sind. Der auf allen deutschen Haupt- und Nebenbahnen geltende Teil I des Gütertarifs besteht aus 2 Abteilungen. Abteilung A [12]) umfaßt die allgemeinen und die besonderen, auf den Güterverkehr sich beziehenden Vorschriften der EVO. mit den hierzu von den Eisenbahnen erlassenen (allgemeinen) Ausführungsbestimmungen; ferner die Anlagen C (Vorschriften über die nur bedingungsweise zur Beförderung zugelassenen Gegenstände), D (Frachtbrief), E (Eilfrachtbrief) und G (allgemeine Erklärung über Fehlen und Mängel der Verpackung). Abteilung B [13]) bringt die Allgemeinen Tarifvorschriften (Grundsätze für die Frachtberechnung, Verladen und Ausladen der Güter usw.), die Gütereinteilung und den Nebengebührentarif.

An diesen Tarif, Teil I, schließen sich die Tarifteile II an, die in verschiedenen Heften das Sondervertragsrecht der einzelnen Eisenbahnverwaltungen zum Inhalt haben. Sie enthalten die besonderen Ausführungsbestimmungen zur EVO. [14]) und die besonderen Tarifvorschriften (die Tarifentfernungen, die Frachtsätze und die zahlreichen Ausnahmetarife) [15]).

B. Der Inhalt des Eisenbahnfrachtvertrages.

1. Seine Rechtsnatur.

Die Beförderung eines Gutes von einem Ort nach einem anderen bildet, wie beim gewöhnlichen Frachtgeschäft, so auch bei dem der Eisenbahnen, den Gegenstand des Vertrages. Als Entgelt für diese Leistung wird die Fracht gezahlt. Da somit jeder Vertragsteil zu einer Leistung

12) Die gegenwärtige Fassung gilt seit dem 1. Februar 1934.
13) Gültig vom 1. Mai 1934 an.
14) In dem Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Teil II, Heft A, beispielsweise sind besondere Bestimmungen für den Verkehr der Deutschen Reichsbahn und der anschließenden Privatbahnen enthalten.
15) Teil II, Heft B, das wieder in 64 Unterhefte zerfällt, gibt die Entfernungen der einzelnen Stationen wieder. — Teil II, Heft C I a bringt den Frachtsatzzeiger, Heft C I b Zuschlagsfrachten im Verkehr der Deutschen Reichsbahn und der anschließenden Privatbahnen, Heft C I c örtliche (auf einzelnen Bahnhöfen zu erhebende besondere) Gebühren. — Heft C II a enthält allgemeine Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen, Heft C II b sodann die etwa 300 Ausnahmetarife selbst.

sich verpflichtet, die bestimmungsgemäß ihren Gegenwert in der Leistung des anderen Teils finden soll, ist der Eisenbahnfrachtvertrag ein gegenseitiger Vertrag i. S. der §§ 320 ff. BGB. Die Eisenbahn schuldet die Güterbeförderung indessen nicht als bloße Tätigkeit, sondern darüber hinausgehend als einen durch diese herbeizuführenden Erfolg, der insbesondere die ordnungsmäßige Ablieferung des Gutes an den Empfänger als Verpflichtung in sich schließt (Vgl. § 75 I EVO.). Demgemäß ist der Eisenbahnfrachtvertrag seinem Wesen nach ein Werkvertrag, weil von der Eisenbahn ein bestimmtes Ergebnis ihrer Tätigkeit als Vertragsleistung versprochen wird. Und zwar trägt er den besonderen Charakter eines auf eine Geschäftsbesorgung gerichteten Werkvertrages. Die Güterbeförderung stellt als „selbständige Tätigkeit wirtschaftlichen Charakters, die im Interesse eines anderen vorgenommen wird“ [16]), eine Geschäftsbesorgung i. S. des § 675 BGB. dar [17]). Es können deshalb, soweit nicht durch Sondervorschriften ausgeschlossen, neben den §§ 631 ff. BGB. auch die in § 675 BGB. aufgeführten Bestimmungen über den Auftrag auf das Eisenbahnfrachtgeschäft Anwendung finden. Insoweit stimmt der Eisenbahnfrachtvertrag mit dem gewöhnlichen Frachtvertrag der §§ 425 ff. HGB. vollkommen überein.

Der den Eisenbahnen eigentümliche Massenverkehr und ihr relatives Beförderungsmonopol, das um die Jahrhundertwende noch mehr Bedeutung besaß als heute, machten es jedoch notwendig, für diese in weitem Umfange ein besonderes, vom allgemeinen Frachtrecht erheblich abweichendes Transportrecht zu schaffen, dessen Quellen im Vorhergehenden dargestellt worden sind. — Kontrahierungszwang der Eisenbahnen beim Vorliegen gewisser Voraussetzungen (vgl. dazu § 453 HGB.), zwingender Charakter der Gesetzesbestimmungen (§ 471 HGB.), gleichförmige Ausgestaltung der Verträge durch weitgehende Festlegung des Vertragsinhalts in den Tarifen und damit stärkste Beschränkung der Einzelvereinbarung sind seine besonderen Kennzeichen. Sie stellen zugleich die hauptsächlichsten Punkte dar, in denen sich das Eisenbahnfrachtrecht von dem Recht des gewöhnlichen Frachtverkehrs unterscheidet.

2. Die Vertragsbeteiligten.

Der Eisenbahnfrachtvertrag wird abgeschlossen zwischen der Eisenbahn, als deren Vertreter der Beamte oder Angestellte der Güterabfertigungsstelle auftritt, und dem Absender. Absender ist derjenige, der das Gut im eigenen Namen zur Beförderung aufgibt. Er ist zur Zahlung der Fracht und etwaiger Nebengebühren verpflichtet. Entsprechend der Regelung beim gewöhnlichen Werkvertrag (§ 641 BGB.) wird die Vergütung erst bei der Ablieferung des Gutes an den Empfänger fällig. Dem Absender ist es deshalb in der Regel freigestellt, die Fracht ganz oder teilweise bei der Aufgabe des Gutes vorauszuzahlen oder sie auf den

16) RGRK.; BGB., Vorbem. 2 vor § 662.

17) So die h. M.: Staub HGB., § 453 Anm. 1; Richter EVO. Vorbem. 1 zu §§ 53 ff. Anderer Ansicht Kittel-Friebe-Hay, S. 23.

Empfänger zu überweisen (§ 69 EVO.). Der Empfänger wird aber zur Zahlung an die Eisenbahn nach Maßgabe des Frachtbriefs erst verpflichtet durch die Annahme des Frachtbriefs und des Gutes (§ 75 III EVO.). Verweigert er die Annahme, so bleibt der Absender Schuldner der Eisenbahn, deren Anspruch wegen des ihr zustehenden Pfandrechts (§ 440 HGB.) kaum jemals gefährdet ist.

Aus dem Gesagten ergibt sich, daß der Frachtvertrag zwar ohne Mitwirkung des Empfängers zustandekommt. Trotzdem ist dieser, wenn auch nicht als Partei, in erheblichem Maße am Vertrage beteiligt. Die Beteiligung äußert sich vornehmlich in dem Recht des Empfängers, nach Ankunft des Gutes am Orte der Ablieferung die durch den Frachtvertrag begründeten Rechte gegen Erfüllung der sich daraus ergebenden Verpflichtungen im eigenen Namen gegen die Eisenbahn geltend zu machen (§ 75 II EVO.). Hierdurch kann er das Verfügungsrecht des Absenders über das Gut zum Erlöschen bringen (§ 72 XIII EVO.). — Daß Empfänger ein Dritter ist, ist nicht notwendig; auch der Absender kann, was häufig geschieht, als Empfänger im Frachtbrief bezeichnet sein.

Der Versender, d. h. diejenige Person, für deren Rechnung das Beförderungsgeschäft vorgenommen wird [18]), wird dagegen aus dem Eisenbahnfrachtvertrage weder berechtigt noch verpflichtet [19]).

3. Der Vertragsabschluß.

Abgeschlossen ist nach § 61 I EVO. der Eisenbahnfrachtvertrag, sobald die Güterabfertigung das Gut mit dem Frachtbrief zur Beförderung angenommen hat. Das Wirksamwerden des Vertrages ist also an die Erfüllung genau bestimmter Formen geknüpft, eine Folge sowohl der massenhaften Vertragsabschlüsse mit durchweg gleichartigem Inhalt, wie auch der Tatsache, daß die Eisenbahnen bei der notwendigen Organisation nur durch ihre dienstlichen Außenstellen mit den Absendern verkehren können [20]). Es müssen einmal die Übergabe des Gutes durch den Absender und die Annahme durch die Abfertigungsstelle, zum andern Ausstellung und Übergabe des Frachtbriefs seitens des Absenders und Annahme des Papiers durch die Abfertigungsstelle erfolgt sein. Die Annahme des Gutes ohne den Frachtbrief begründet ebenso wenig einen Frachtvertrag, wie die Annahme des Frachtbriefs ohne das entsprechende Gut. Der Eisenbahnfrachtvertrag weist demnach die Wesenszüge eines Formal- und Realvertrages zugleich auf. Er ist Formalvertrag, weil die Ausstellung eines Frachtbriefs nicht nur vorgeschrieben, sondern darüber hinaus in Verbindung mit seiner Übergabe zum unbedingten Formerfordernis des Vertragsschlusses gemacht ist. Realvertrag ist er insofern, als er nur

---

18) Bei Güterversendungen durch Vermittlung eines Spediteurs ist also der Spediteur der Absender und sein Auftraggeber, der wiederum nicht unbedingt der Eigentümer der Güter zu sein braucht, der Versender.

19) Vgl. auch Staub; § 425 Anm. 14.

20) Düringer-Hachenburg; Vorbem. vor § 453, Anm. 8.

durch die Übergabe und die Annahme des Gutes zur Beförderung zustande kommt[21]).

Das Anbringen des Tagesstempels auf dem Frachtbrief hat dagegen keine vertragsbegründende Wirkung. Nach § 61 I 2 EVO. ist der Tagesstempel dem Frachtbriefe von der Güterabfertigung als Zeichen der Annahme, also zum Beweise des vollzogenen Vertragsabschlusses aufzudrücken. Der abgestempelte Frachtbrief dient als Beweis für den Frachtvertrag (§ 61 III EVO.). Dieser Beweis kann indessen entkräftet werden[22]). Trotz vorhandenen Annahmestempels ist der Gegenbeweis, daß der Frachtvertrag überhaupt nicht oder erst zu einem späteren Zeitpunkt zustande gekommen ist, oder daß nur ein Verwahrungsvertrag geschlossen wurde, ebenso zulässig, wie umgekehrt bei fehlendem Stempel der Beweis des Vertragsabschlusses auch auf andere Weise geführt werden kann[23]). — Daraus, daß die Annahme des Gutes ohne den Frachtbrief niemals einen Vertrag entstehen läßt, folgt, daß stets so viele selbständige Frachtverträge vorliegen, als Frachtbriefe übergeben worden sind[24]). Dabei können, wie sich aus § 56 VII EVO. ergibt, mehrere, selbst verschiedenartige Güter in einem einheitlichen Frachtgeschäft zusammengefaßt werden.

4. Der Frachtbrief.

Der Frachtbrief enthält eine einseitige schriftliche Erklärung des Absenders, in der alle wesentlichen vertraglichen Vereinbarungen zwischen dem Absender und der Eisenbahn niedergelegt sind[25]). Nach § 61 III EVO. dient die Urkunde nicht nur für den Abschluß, sondern auch regelmäßig (Ausnahme: § 61 IV EVO.) für den Inhalt des Vertrages als Beweis; doch ist, wie in jenem Falle, so auch in diesem der Gegenbeweis zulässig[26]), der namentlich durch Feststellung der Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben (§ 58 II EVO.) von der Eisenbahn geführt werden kann. Zugleich stellt der Frachtbrief eine an den Empfänger gerichtete Nachricht des Absenders dar über den Inhalt des mit der Eisenbahn geschlossenen Frachtvertrages[27]). Er begleitet das Gut während der Beförderung und geht zusammen mit diesem bei der Ablieferung auf den Empfänger über. (§ 75 I 1 EVO.).

Für den Frachtbrief ist im Eisenbahnfrachtrecht eine bestimmte Form (§ 55 EVO.) und ein bestimmter Inhalt (§ 56 EVO.) vorgeschrieben. § 56 EVO. unterscheidet zwischen Angaben, die der Frachtbrief enthalten muß (Abs. I), und Angaben oder Erklärungen, die er enthalten kann (Abs. II). Die erstgenannten (notwendigen) Angaben zerfallen wieder in solche, die stets gefordert werden (es sind dies Ort

21) Rundnagel; S. 308 — **Kittel-Friebe-Hay; § 61, Anm. 1.**
22) RG. Bd. 114, S. 390.
23) Rundnagel; S. 309/10. — **Eger; Eisenbahnrecht, S. 170.**
24) Rundnagel; S. 310.
25) RG. Bd. 80, S. 60.
26) Staub; § 426, Anm. 3.
27) Werneburg in EE. 35, S. 294.

und Tag der Ausstellung, Bestimmungsbahnhof, Name und Wohnort des Empfängers, Bezeichnung der Sendung, insbesondere Inhalts- und Gewichtsangabe, und Namensunterschrift des Absenders mit Wohnungsangabe: Abs. I Ziff. a—e), und solche, die nur unter bestimmten Umständen zu machen sind.

5. Die Haftung des Absenders für die Richtigkeit seiner Angaben im Frachtbrief.

Die von den Güterabfertigungen der Eisenbahnen zu bewältigenden Massenanträge auf Beförderung machen es diesen Dienststellen unmöglich, in jedem Falle die Richtigkeit der vom Absender im Frachtbrief gemachten Angaben in vollem Umfange nachzuprüfen. Bei Wagenladungen sowie bei Stückgütern, die vom Absender zu verladen sind, findet in der Regel eine Feststellung des Gewichts und der Stückzahl nur bei einem dahin gehenden Antrag des Absenders statt (§ 58 IV EVO.). Bei Gütern, die zur Ausfuhr über See bestimmt und deswegen häufig in Kisten fest verpackt sind, würde eine vollständige Nachprüfung des Inhalts der Sendung überaus schwierig und zeitraubend sein, so daß sie in der Praxis höchstens stichprobeweise vorgenommen wird. Eine Nachprüfung der Richtigkeit eines angegebenen bestimmten Verwendungszwecks des Gutes, der die Anwendung eines bisweilen erheblich billigeren Ausnahmetarifs zur Folge hat, ist durchweg erst geraume Zeit nach Ausführung der Beförderung möglich. Diese Beispiele mögen genügen, um zu zeigen, daß die Eisenbahn in sehr vielen Fällen genötigt ist, sich beim Vertragsabschluß darauf zu verlassen, was der Absender im Frachtbrief erklärt, und so insbesondere der Frachtberechnung die Angaben des Absenders ungeprüft zugrundezulegen. Von der Richtigkeit und Vollständigkeit der Angaben des Absenders hängt daher zunächst einmal die Wahrung des finanziellen Interesses der Eisenbahnen ab.

Richtige und vollständige Frachtbriefangaben sind aber ebenso sehr auch für den reibungslosen Fortgang und die Sicherheit des Beförderungsbetriebes unbedingte Notwendigkeit. Nur dadurch kann es vermieden werden, daß etwa ein überbelasteter Wagen zur Beförderung gelangt, hierbei betriebsuntauglich wird, und daß somit außer der Beschädigung des Wagens noch eine Stockung des gesamten Verkehrs herbeigeführt wird. Nur bei richtigen und vollständigen Angaben läßt es sich ferner verhüten, daß leichtverderbliche, leichtentzündliche oder explosivgefährliche Güter in einer Weise zur Beförderung kommen, welche die Beschädigung des Beförderungsmittels sowie Güter dritter Personen zur Folge haben kann.

Aus diesen Gründen erklärt sich die in § 57 EVO. aufgestellte, strenge H a f t u n g des Absenders für seine Frachtbriefangaben, wie sie schon nach § 57 der alten EVO. Rechtens war: „Der Absender haftet für die Richtigkeit seiner Angaben und Erklärungen im Frachtbrief und trägt alle Folgen, die daraus entstehen, daß sie unrichtig, ungenau, unvollständig oder unzulässig sind." (Abs. I). Die Vorschrift enthält keine

Einschränkung in der Weise, daß die Verantwortlichkeit des Absenders ein Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit) voraussetzt. Sie ist schlechthin an die Tatsache der objektiven Unrichtigkeit, Unvollständigkeit oder Unzulässigkeit seiner Angaben geknüpft[28]).

Zur Erreichung richtiger Angaben im Frachtbrief sieht die EVO. ferner in § 60 Frachtzuschläge vor, die „bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Angabe des Inhalts, bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung, der Gattung oder des Ladegewichts des verwendeten Wagens, bei Wagenüberlastung oder bei Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften in Anlage C durch den Absender ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht, außer dem etwaigen Frachtunterschied nach den folgenden Bestimmungen (der Ziffern a—c dieses Absatzes I) zu entrichten sind." — Nach § 61 I Ziff. b EVO. genügt es bereits zur Verwirkung, daß durch die mangelhafte Angabe eine Frachtverkürzung herbeigeführt werden konnte; ein Schaden braucht nicht entstanden zu sein[29]).

Daß § 60 I dem Absender sogar bei lediglich ungenauen oder unvollständigen Angaben einen Frachtzuschlag auferlegt, bedeutet eine Haftungsverschärfung gegenüber dem früheren Recht. Im übrigen und aufs Ganze gesehen, hat aber die EVO. von 1928, insoweit auch von der internationalen Regelung des Eisenbahnfrachtrechts abweichend, eine wesentliche Milderung der Haftung gebracht, auf die § 57 I EVO. in der ihm angefügten Klammer verweist. Außer in den in § 60 III Ziff. b—d aufgeführten Ausnahmefällen, die schon nach der EVO. von 1908 (§ 60 III Ziff. a—c) galten, „darf ein Frachtzuschlag nicht erhoben werden, wenn der Absender nachweist, daß seine Angaben auf Irrtum beruhen" (§ 60 III a EVO.). Im Falle eines Irrtums ist also dem Absender die Möglichkeit gegeben, die Folgen seiner unrichtigen Angaben, soweit sie nicht zu einer Schädigung der Eisenbahn oder Dritter führten, zu beseitigen. Den gleichen Zweck verfolgt die ebenfalls neue Bestimmmung des § 70 II EVO. Es heißt dort: „Weist der Absender nach, daß seine Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief auf Irrtum beruhen, so kann die Rückzahlung der dadurch erwachsenen Mehrfracht verlangt werden."

C. Der Meinungsstreit um den Irrtumsbegriff in den §§ 60 III a, 70 II EVO.

Bei ihrer Einführung noch bisweilen als zweifelsfreie Regelung begrüßt[30]), haben die Ausnahmevorschriften der §§ 60 III a, 70 II EVO. sehr bald erhebliche Zweifel hinsichtlich ihrer Abgrenzung hervorgerufen. Die Ursache hierfür liegt, wie eingangs schon angedeutet wurde, in der

28) Eger; alte EVO., Anm. zu § 57 — Kittel-Friebe-Hay; § 57 Anm. 2.
29) Staub; § 453, Anm. 3.
30) So z. B. Eger in Mitt. d. JuHK. Berlin 1928, S. 1058, über § 70 II EVO.

an diesen Gesetzesstellen neuartigen Verwendung des Irrtumsbegriffes, die in diesem Zusammenhang nicht gerade glücklich war. Die hierdurch allein schon gegebene Unklarheit wird noch in erheblichem Maße verstärkt durch die der Reichsratsvorlage beigegebene Begründung des Reichsverkehrsministeriums zur EVO.[31]). Sie will als Irrtum i. S. sowohl des § 60 III a, als auch des § 70 II nicht jedes Versehen, sondern nur die Irrtumsfälle des § 119 BGB. gelten lassen und verlangt unverzügliche Anfechtung gemäß § 121 BGB., von der die EVO. selbst nichts enthält. Dazu bringt sie mit dem an § 119 BGB. angelehnten Irrtum die „Entschuldbarkeit" in unverständlichen Zusammenhang. Unter diesen Umständen war den verschiedensten Auslegungsmöglichkeiten der Weg geöffnet und nur selten haben neue gesetzliche Bestimmungen eine so mannigfaltige Auslegung gefunden, wie die genannten §§ 60 III a, 70 II EVO. während ihrer nunmehr siebenjährigen Geltungsdauer.

Wäre dieser Meinungsstreit um den Begriff des Irrtums in der EVO. lediglich theoretischer Natur, so würde er kaum ein solches Ausmaß angenommen haben. Die unzähligen, vor Gericht ausgetragenen Rechtsstreitigkeiten beweisen allein schon zur Genüge, daß die Frage nach der Auslegung jenes Irrtumsbegriffs zugleich eine wirtschaftliche Seite von nicht einmal geringer Bedeutung trägt. Von den Verkehrtreibenden wird eine weite Auslegung der §§ 60 III a, 70 II EVO. angestrebt, um auf diesem Wege in möglichst vielen Fällen die Befreiung von einem Frachtzuschlag oder die Erstattung von Mehrfracht, die infolge unrichtiger oder unvollständiger Angaben zunächst gezahlt wurde, zu erreichen. Andererseits liegt es ebenso nahe, daß umgekehrt die Eisenbahnen, um nicht allzu häufig derartigen Ansprüchen ausgesetzt zu sein, an einer engen Auslegung des frachtrechtlichen Irrtumsbegriffs ein großes Interesse haben.

So mag es sich erklären, daß die enge Auslegung, nach welcher der Irrtum in der EVO. nicht jedes Versehen umfaßt, sondern sich mit dem Irrtumsbegriff des § 119 BGB. deckt, in der Literatur mehrfach von Reichsbahnbeamten (nicht von allen!) vertreten wird[32]). — Nach der weitergehenden Ansicht von Kittel-Friebe-Hay schließt der Irrtumsbegriff der EVO. neben den Irrtumsfällen des § 119 BGB. auch Fälle des sog. Motivirrtums in sich[33]). — Die Vertreter der weiten Auslegung, welche im Schrifttum überwiegt, leugnen dagegen jede Beziehung des Irrtumsbegriffs der §§ 60 III a, 70 II EVO. zu dem des § 119 BGB. Sie fassen jenen Irrtum im Sinne des gewöhnlichen Sprachgebrauchs auf und verstehen darunter jede „unrichtige Vorstellung über das Gut oder über den Tarif oder über den Inhalt des Frachtbriefs oder über sonst etwas, derzufolge der Absender seine Angabe für richtig, genau und vollständig gehalten hat, obwohl sie es nicht war"[34]). Aber

---

31) Abgedruckt bei Kittel-Friebe-Hay als Anhang I.

32) Unverzagt in ZVDE. 1931, S. 922 ff.; 1932, S. 980 ff. Weirauch in Blume-Weirauch, Kommentar zur EVO., § 60, Anm. 15.

33) Kommentar zur EVO.; § 60, Anm. 12.

34) So Staub; § 453, Anm. 3. Ähnlich Richter; § 70, Anm. I, 2.

auch innerhalb des so gefaßten Irrtumsbegriffs weichen die Meinungen noch wieder voneinander ab; namentlich insofern, als ein Teil weniger aus logischen als aus praktischen Gründen eine Einschränkung des Begriffs auf den entschuldbaren Irrtum für erforderlich hält [35]).

Die Rechtsprechung weist ebenfalls keine einheitliche Linie in der Auslegung des Irrtumsbegriffs auf. Wegen der verhältnismäßigen Geringfügigkeit der jeweiligen Erstattungsansprüche konnten seither mit dieser Frage — bis auf eine Ausnahme — nur Amts- und Landgerichte befaßt werden. Von ihren Entscheidungen hat die vielleicht überwiegende Anzahl den Irrtumsbegriff der EVO. im Anschluß an deren Begründung mit dem des § 119 BGB. für identisch erklärt [36]). Ein anderer Teil der Rechtsprechung, darunter das bisher einzige Urteil eines Oberlandesgerichts [37]), das zu der Frage Stellung genommen hat, legt im Gegensatz dazu den Begriff des Irrtums weit aus, indem sie ihn jedes Versehen und jede Unkenntnis, ohne Rücksicht darauf, ob entschuldbar oder nicht, umfassen läßt [38]).

II. Abschnitt.

Der Irrtum.

Bei dem kurzen Überblick über die Auslegung, welche der Irrtumsbegriff der §§ 60 III a, 70 II EVO. bisher erfahren hat, zeigte sich uns eine Vielheit von Meinungen in Literatur und Rechtsprechung, wie sie mannigfaltiger kaum gedacht werden kann. Dabei ist es aufgefallen, daß man diesen Begriff teils eng, teils weit auffaßt; in letzterem Falle wiederum ihn teils auf den entschuldbaren Irrtum beschränkt, teils auch auf den unentschuldbaren ausdehnt. Einerseits wird der Irrtum in Gegensatz zu Unkenntnis und Versehen gestellt, anderer Meinung nach soll er diese Begriffe umfassen.

Angesichts derartiger begrifflicher Widersprüche erscheint es für eine eigene Stellungnahme zu diesem umstrittenen Begriff unerläßlich, einen festen Boden als Ausgangspunkt der Untersuchung zu gewinnen. Ohne eine derartige Grundlage würde auch eine Beurteilung der vorhandenen Ansichten und der Nachweis, in welchen Punkten sie fehlgehen, schwierig, wenn nicht unmöglich sein. Die Grundlage, von der die Untersuchung auszugehen hat, bildet aber weder der Irrtumsbegriff in der EVO. selbst, noch der des BGB., sondern allein der Begriff des Irrtums schlechthin.

35) So Goltermann in EE. 53, S. 22 ff. — Röder, EVO. § 70, Anm. 2 und Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 364/5.

36) So z. B. LG. Stuttgart vom 24. 3. 31 in EE. 51, S. 354/5, LG. Stettin vom 25. 10. 31 in EE. 52, S. 266/7.

37) OLG. Hamburg vom 7. 6. 32 in EE. 53, S. 173 ff. und in Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 393 ff.

38) z. B. AG. Mainz vom 15. 1. 31 in EE. 52, S. 150/1.

A. Der Irrtum als psychologischer Begriff.

Wäre der Irrtum ein reiner Rechtsbegriff, d. h. ein Begriff, der vom Recht eigens für seine Zwecke geschaffen ist und daher nirgendswo anders als in der Rechtswissenschaft Bedeutung hat, so müßte, weil das Gesetz an keiner Stelle eine Begriffsbestimmung des Irrtums enthält, versucht werden, aus den Rechtsnormen, die ihn zum Gegenstand ihrer Regelung gemacht haben, eine inhaltliche Umgrenzung des Begriffs zu entnehmen. Diese von mancher Seite [39]) in jedem Fall als zutreffend anerkannte Methode kann beim Irrtum nicht als die richtige angesehen werden. Der Irrtum ist, wie die weitaus meisten vom Recht verwendeten Begriffe, ein ursprünglich außerrechtlicher Begriff, der seiner Herkunft nach einem anderen Teilgebiet des geistigen Lebens, der Psychologie, angehört. Solche Begriffe findet das Recht als gegebene Größen bereits vor. Als Bestandteile eines Rechtssatzes verwertet es sie in zweifacher Weise: Entweder verleiht das Recht dem Begriff durch Wegnahme vorhandener oder Hinzufügung neuer Begriffsmerkmale neben seiner außerrechtlichen Bedeutung einen davon abweichenden spezifisch rechtlichen Inhalt oder aber es verwendet den außerrechtlichen Begriff ohne Umformung in seiner ureigenen Bedeutung als Rechtsbegriff [40]). Zu diesen vom Gesetzgeber unverändert übernommenen Begriffen gehört auch der Irrtum; und zwar ist er „neben der Schuldfrage im Strafrecht wohl dasjenige Gebiet des Rechtslebens, auf dem rein seelische Tatbestände und seelenkundliche Unterscheidungen am dringlichsten auftreten“ [41]).

Die begriffliche Abgrenzung des Irrtums und die Untersuchung seines Verhältnisses zu Versehen und Unkenntnis (Unwissenheit), — Begriffen, die namentlich zum frachtrechtlichen Irrtumsbegriff in verschiedenste Beziehung gesetzt werden, — muß sich daher zweckmäßig auf psychologischem Gebiet vollziehen. Hierauf hingewiesen und den Begriff des Irrtums und des Rechtsgeschäfts als erster auf psychologischer Grundlage untersucht zu haben, ist das Verdienst Zitelmanns [42]). Die von Titze [43]) gegen diesen Versuch erhobenen grundsätzlichen Einwendungen können nicht überzeugen. Schließlich kommt auch Titze, wie er selbst einräumt, nicht ohne „die Psychologie des gesunden Menschenverstandes“ aus, worunter er diejenige verstehen will, die dem gebildeten Laien ohne weiteres innewohnt. — Eine andere Art der Betrachtung anzustellen, will sich auch die vorliegende Abhandlung nicht vermessen.

Allerdings ist die an Zitelmann geübte Kritik insofern nicht ganz unberechtigt, als man, worauf auch Leonhard [44]) mit Recht hinweist, sich davor hüten muß, mit der Begriffsbestimmung des Irrtums im Wege

---

39) So z. B. Titze, Lehre vom Mißverständnis, S 10—11.
40) Näheres bei Zitelmann; Irrtum und Rechtsgeschäft, S. 17/18 — Oertmann; Interesse und Begriff in der Rechtswissenschaft, S. 47 ff.
41) Jung, Bürgerliches Recht, S. 588.
42) In seinem grundlegenden Werk „Irrtum und Rechtsgeschäft“. Leipzig 1879.
43) a.a.O., S. 5—10.
44) Leonhard, Rud.; Irrtum als Ursache nichtiger Verträge, S. 99.

psychologischer Betrachtung zugleich von diesem Standpunkt aus bestimmte Folgerungen für die rechtliche Behandlung dieser Lebenserscheinung zu ziehen. Welche Folgen das Recht an den Irrtum knüpft, ist eine Frage der Wertung zum Zwecke der Lebensordnung, für die letztlich nicht psychologische, sondern praktische Gesichtspunkte ausschlaggebend sind. Sie muß daher dem Recht allein zur Entscheidung vorbehalten bleiben. Eine genaue Grenzziehung zwischen Recht und Psychologie ist in dieser Hinsicht unbedingt erforderlich.

B. Der Begriff des Irrtums.

Mit Hilfe seiner körperlichen und geistigen Fähigkeiten findet sich der Mensch in der Wirklichkeit, in die er gestellt ist, zurecht. Auf Schritt und Tritt begleiten ihn dabei Vorstellungen mannigfachster Art: Vorstellungen über seine eigene Person wie über die ihn umgebende Welt. Den einzelnen Bewußtseinsinhalt bildet jedoch immer nur ein mehr oder weniger weit gefaßter Ausschnitt aus Gegenwart, Vergangenheit oder Zukunft. Daß der Mensch nicht die ganze Umwelt, sich selbst in seinen Lebensäußerungen einbeschlossen, zugleich in genügender Deutlichkeit mit seiner Vorstellung zu umfassen vermag, ist eine Folge menschlicher Unzulänglichkeit.

Noch in einer anderen Weise, die das Leben der Menschen viel tiefer berührt, wirkt sich die menschliche Unvollkommenheit aus. Es ist eine alltägliche Erfahrung — fast jeden Augenblick kann sie gemacht werden —, daß unsere Vorstellung häufig nicht mit dem vorgestellten Gegenstand übereinstimmt. Solche Fälle „unrichtiger Vorstellung" pflegt man in Übereinstimmung mit dem Sprachgebrauch des täglichen Lebens in der Wissenschaft, namentlich auch in der Rechtswissenschaft, als „Irrtum" zu bezeichnen[45]). Diese Ausdrucksweise ist zwar nicht ganz korrekt, sie mag aber hingehen, wenn dabei eines berücksichtigt wird, auf das die philosophisch-psychologische Forschung allgemein hinweist[46]). Eine Vorstellung ist an sich weder richtig noch falsch, weder wahr noch unwahr; sie kann nur in sich widerspruchsvoll oder widerspruchslos sein. Die Eigenschaft richtig oder falsch, wahr oder unwahr kann einer Vorstellung erst dann beigelegt werden, wenn sie in die Form eines Urteils gekleidet wird, daß etwas der Vorstellung Entsprechendes in der Wirklichkeit vorhanden ist, daß die Vorstellung mit der Wirklichkeit übereinstimmt. Irrtum ist unrichtiges Beurteilen, Deuten, Werten; ist das unrichtige, d. h. das dem

---

45) v. Tuhr, Allg. Teil II S. 132: „Eine der Wirklichkeit nicht entsprechende Vorstellung nennt man Irrtum". Oertmann, BGB. § 119, Anm. 8: „Beim Irrtum hat der Erklärende statt der richtigen eine positiv falsche Vorstellung."

46) Eisler, Wörterbuch, Art. Irrtum (dort weitere Zitate), Wolff, K., Verbotenes Verhalten, S. 43, und Zitelmann; Irrtum und Rechtsgeschäft, S. 319 ff.

Gegenstande oder Sachverhalt nicht entsprechende Urteil. Als der Gegensatz richtiger Gedanken, zutreffender Erkenntnisse besteht der Irrtum demnach in gedanklichen Zuordnungen, die von der erfahrungsmäßigen Gesetzlichkeit mehr oder weniger abweichen. An die Stelle eines objektiv Zusammengehörigen setzt der Irrende ein Subjektives, entweder völlig oder nur teilweise Unzutreffendes, indem er Merkmale in eine Synthese hineinnimmt, die nicht hineingehören, oder nicht in dieser Zusammenstellung dem gemeinten Gegenstand zugeordnet sind [47]).

Spreche ich einen in meinem Gesichtskreis auftauchenden Menschen X in der Meinung, es sei mein Bekannter B, an — oder stelle ich mir vor, daß eine bestimmte Person, die mir vor längerer oder kürzerer Zeit begegnete, mein Bekannter B gewesen sei, während es tatsächlich X war, so liegt in beiden Fällen in der unrichtigen Annahme, X sei B, die urteilsmäßige Gestaltung der Vorstellung. Die objektive Gegebenheit X wird fälschlich der objektiven Gegebenheit B zugeordnet. In beiden Fällen spricht man mit Recht von einem Irrtum. Die Verknüpfung der Vorstellung im Urteil ist also dem Irrtum wesentlich, so daß man ihn genauer als unrichtige Vorstellung im Sinne eines unrichtigen Urteils zu bezeichnen hätte.

Hiermit ist jedoch das Wesen des Irrtums noch nicht vollständig gekennzeichnet. — Es hat sich gezeigt, daß in jedem Irrtum ein objektiv unrichtiges Urteil liegt. Nicht aber kann umgekehrt bei jedem objektiv unrichtigen Urteil von einem Irrtum die Rede sein. Dies ist vielmehr nur dann zutreffend, wenn der Urteilende die Verknüpfung der unrichtigen Vorstellung im Urteil subjektiv als gültig bejaht [48]), d. h. sich der Unrichtigkeit seines Urteils nicht bewußt ist. Wäre dieses Bewußtsein bei ihm vorhanden, so würde er das Urteil nicht abgeben und vertreten. Wird jedoch trotz des Bewußtseins der Unrichtigkeit ein unzutreffendes Urteil abgegeben, so liegt kein Irrtum, sondern eine Lüge — etwa zum Zwecke der Täuschung eines anderen — vor. Irrtum ist demnach nur unrichtige Vorstellung im Sinne des mit dem Bewußtsein der Gültigkeit vollzogenen unrichtigen Urteils.

C. Dem Irrtum verwandte Begriffe.

1. Nichtwissen (Unwissenheit).

Die menschliche Unvollkommenheit wurde als tiefste Ursache des Irrtums erkannt. Die Gründe physischer und psychischer Art, auf denen diese Erscheinung im einzelnen beruht, (Beschränktheit der Wahrnehmung, des Verstandes, der Erfahrung, mangelnde Aufmerksamkeit, Sinnestäuschungen usw.), sind im Rahmen dieser Betrachtung ohne Belang.

47) So etwa Eisler, a.a.O.
48) Zitelmann, a.a.O. S. 320 f.

a) Nichtwissen im weiteren Sinne.

Ganz allgemein läßt sich sagen, daß die Ursache, infolge der eine Vorstellung im einzelnen Fall nicht mit der Wirklichkeit übereinstimmt, immer ein Nichtwissen (Unwissenheit) ist. Denn wer alles weiß, allwissend ist, kann nicht irren [49]). So aufgefaßt steht die Unwissenheit in begrifflichem Gegensatz zum Wissen. Wo das Wissen seine Grenze hat, beginnt begriffsnotwendig das Nichtwissen. Äußert sich das „Wissen" in richtiger Vorstellung [50]), so ist der Mangel der richtigen Vorstellung als „Nichtwissen" [51]) zu bezeichnen. In diesem weiten Sinne ist das Nichtwissen ein immanenter Bestandteil eines jeden Irrtums und umfaßt begrifflich neben dem Irrtum als unrichtiger Vorstellung (unrichtigem Urteil) auch die gänzlich fehlende Vorstellung (das Nichturteil).

b) Nichtwissen im engeren Sinne.

Allgemein wird dagegen das „Nichtwissen" in engerer, nur den Mangel einer Vorstellung umfassender Bedeutung gebraucht, obwohl die Besonderheit dieses Zustandes in jener Bezeichnung nur unvollkommen zum Ausdruck kommt. Schon Savigny hat im Zusammenhang mit der Erörterung des Irrtumsbegriffs auf die Ungenauigkeit dieser Ausdrucksweise hingewiesen und dazu ausgeführt [52]): Irrtum überhaupt ist der Zustand des Bewußtseins, in welchem die wahre Vorstellung eines Gegenstandes von einer unwahren verdeckt und verdrängt wird. Das Wesentliche jedoch in diesem Zustand ist bloß der Mangel der wahren Vorstellung, welcher sich a u c h in der Gestalt bloßer Bewußtlosigkeit über diesen Gegenstand zeigen kann, ohne daß eine bestimmte andere Vorstellung an die Stelle der wahren tritt. Hierin liegt der innere Unterschied zwischen Irrtum und Unwissenheit (error und ignorantia) . . . Es wäre genauer und erschöpfender, überall von Unwissenheit zu reden, da dieser Ausdruck das Wesen jenes mangelhaften Zustandes des Bewußtseins am allgemeinsten bezeichnet" [53]). Das „Nichtwissen i. e. S." steht also in begrifflichem Gegensatz zum „Irrtum".

---

49) Fulterer; Irrtum und Geschäftsgrundlage, S. 44.

50) So auch von Tuhr, a.a.O., S. 127: „Das Wissen ist eine durch äußere Ereignisse (Sinneseindrücke) oder durch geistige Vorgänge (Schlußfolgerungen) hergestellte der Wirklichkeit entsprechende Vorstellung von einer Tatsache."

51) So auch Oertmann; § 119, Anm. 8: „Beim Irrtum hat der Erklärende statt der richtigen eine positiv falsche Vorstellung, während ihm bei der bloßen Unwissenheit lediglich die richtige mangelt."

52) System des heutigen Römischen Rechts, III. Bd., S. 111.

53) Ähnlich Savigny, a.a.O. S. 326 (Beilage VIII): „Der Mangel richtiger Vorstellung von einem Gegenstand läßt sich auf zweierlei Weise denken: entweder als bloße Bewußtlosigkeit in Beziehung auf denselben, oder als falsche Vorstellung, welche die Stelle der wahren eingenommen hat. Den ersten Zustand nennen wir Unwissenheit, den zweiten Irrtum". — Anm. dazu: „Eigentlich besteht also das allgemeinste Wesen des hier vorhandenen mangelhaften Seelenzustandes in der Unwissenheit, oder dem Mangel richtiger Erkenntnis, und davon ist der Irrtum nur eine besondere Modifikation."

c) Irrtum im Verhältnis zum Nichtwissen i. e. S.

Im Falle eines Irrtums macht sich der Mensch von einer objektiven Gegebenheit eine unrichtige Vorstellung, beim Nichtwissen, bisweilen auch Unkenntnis genannt, macht er sich überhaupt keine Vorstellung. Das Objekt wird gar nicht erst Gegenstand seines Bewußtseins und seiner Urteilstätigkeit [54]). Das Nichtwissen ist somit ein psychologisches Nichts [55]), der Irrtum dagegen ein psychologischer Vorgang bestimmter Art. Daraus erhellt gleichzeitig der grundlegende Unterschied, der zwischen dem Nichtwissen und einer Vorstellung negativen Inhalts besteht. Bei dieser handelt es sich stets um ein positives Urteil, das im Falle seiner Unrichtigkeit einen Irrtum darstellt.

Irrtum und Nichtwissen stimmen nur insoweit überein, als sie die richtige Erkenntnis eines Objekts begriffsnotwendig ausschließen. Die Verschiedenheit ihres psychologischen Tatbestandes darf darüber jedoch nicht übersehen werden. Trotzdem wird häufig, insbesondere auch von Zitelmann [56]), Nichtwissen mit dem eigentlichen Irrtum zum Irrtum im weiteren Sinne zusammengefaßt. Daß dies, wie Zitelmann meint, dem gewöhnlichen Sprachgebrauch entspricht, trifft heute jedenfalls nicht zu. Richtig ist nur soviel, daß das Nichtwissen rechtlich vielfach dem Falschwissen gleichsteht und daß eine solche Gleichstellung nicht der inneren Berechtigung entbehrt, wofür Zitelmann einen tiefgründigen Nachweis erbracht hat [57]). Bei der Vorsatzlehre im Strafrecht zeigt sich der Grund der rechtlichen Gleichbehandlung von Irrtum und Unwissenheit besonders sinnfällig. Für den Ausschluß des Vorsatzes ist entscheidend, daß die richtige Erkenntnis der konkreten Sachlage nicht auf den Täter motivierend einwirken konnte. Unter diesem Gesichtspunkt müssen naturgemäß der Mangel jeglicher Vorstellung und das Vorhandensein einer falschen Vorstellung von einer bestimmten Gegebenheit die gleiche Wirkung ausüben, müssen Irrtum und Nichtwissen sich gleichstehen, da das Fehlen der richtigen Vorstellung gerade das beiden Tatbeständen Gemeinsame ist. Obgleich Irrtum und Nichtwissen psychologisch wesensverschieden sind, können sie daher in der rechtlichen Wertung immer dann einander gleichgestellt werden, wenn eine bestimmte Rechtsfolge die richtige Erkenntnis des Subjekts voraussetzt und ohne diese nicht eintreten soll [58]).

---

54) So auch Wolff, a.a.O., S. 46: „Irrtum ist unrichtiges Urteil, Unwissenheit Nichtfällen des möglichen Einordnungsurteils."

55) Wahl; Irrtum, S. 10.

56) Zitelmann; a.a.O., S. 321 ff., 339 f.

57) Zitelmann führt dazu auf Seite 325 aus: „Wenn die Wahrheit meiner Auffassung in dem Denken der richtigen Proportionen zwischen den einzelnen Dingen beruht, so kann eine Lücke in diesem Zusammenhang gerade so schlimm sein wie ein positiver Fehler, indem ein Glied fehlt, werden die Verhältnisse der Nachbarvorstellungen positiv unrichtige: der Zusammenhang meiner Vorstellungen entspricht dem Zusammenhange der Dinge in dem Moment nicht mehr, wo ein Glied in diesem Zusammenhange fehlt".

58) Vgl. dazu u. a. Frank; StGB., § 59 VII: „Irrtum im strengen Sinne des Wortes ist nicht die bloße Unkenntnis des Sachverhalts oder die

Aber nicht allein die rechtliche Gleichbehandlung von Irrtum und Nichtwissen, sondern auch eine eigenartige psychologische Verflechtung dieser Erscheinungen kann als Ursache dafür betrachtet werden, daß die beiden Begriffe vielfach zum Irrtum i. w. S. zusammengefaßt werden. — Eine auf den ersten Blick unklar und unverständlich erscheinende Erläuterung zum Irrtumsbegriff enthalten die Motive zum BGB., wenn sie ausführen [59]): „Ferner ist auch der Hinweis darauf unterblieben, daß es unerheblich sei, ob der Irrtum in Nicht- oder Falschwissen bestehe (sächs. G. B. § 95); ein solcher Ausspruch ist entbehrlich und insofern vielleicht nicht einwandfrei, als die Meinung sich vertreten läßt, daß das Nichtwissen vorwiegend, wenn nicht ausschließlich, dem Bereiche des Irrtums in den Beweggründen angehöre." Was damit gesagt sein soll, lassen die Ausführungen des Kommentars der Reichsgerichtsräte zum Wesen des Irrtums deutlicher werden [60]): „Er (der Irrtum) kann beruhen auf einer falschen Vorstellung vom Wirklichen oder auf einer Nichtkenntnis des wirklichen Sachverhalts, soweit diese Nichtkenntnis für den Willensentschluß wesentlich gewesen ist" [61]). Wenn Bernstein [62]) an die Stelle von „kann beruhen auf" ein „I st" setzt und eine solche Auffassung dann als unzutreffend verwirft, so muß ihm in letzterem freilich zugestimmt werden. Es bleibt aber eine Entstellung und völlige Verkennung dessen, was der Reichsgerichtsräte-Kommentar zum Ausdruck bringen will. Beide Zitate deuten nämlich auf eine bemerkenswerte psychologische Erscheinung hin, die, in der rechtswissenschaftlichen Literatur nicht näher behandelt, einmal herausgearbeitet zu werden verdient, weil deren Erkenntnis sich an späterer Stelle für den Gegenstand der Abhandlung als fruchtbar erweisen wird (vgl. IV. Abschnitt A 4 b II).

Den Inhalt des menschlichen Bewußtseins bildet, wie bereits hervorgehoben wurde, immer ein größerer oder kleinerer Ausschnitt aus Gegenwart, Vergangenheit oder Zukunft. Dabei wird sich im Hinblick auf die einzelnen, in einem bestimmten Vorstellungsbereich enthaltenen Gegenstände in jedem Falle mehr oder minder genau sagen lassen, ob der Urteilende hinsichtlich ihrer eine unrichtige oder überhaupt keine Vorstellung hatte. Es gehen jedoch oft bei den einzelnen Bewußtseinsinhalten Nichtwissen und Irrtum insofern ineinander über, als das Fehlen einer Vorstellung bezüglich eines einzelnen oder mehrerer Gegenstände genau so wie die unrichtige Vorstellung hierüber zu einer Unrichtigkeit des Ge-

---

bloße mangelnde Voraussicht des Erfolges, sondern nur die positiv falsche Vorstellung von dem einen oder dem anderen. Für das Gebiet der dolus-Lehre stehen indessen beide Fälle einander insofern gleich, als jeder zur Nichtkenntnis eines zum gesetzlichen Tatbestand gehörenden oder die Strafbarkeit erhöhenden Tatumstandes, mithin zur Verneinung des Vorsatzes führen kann".

59) Bd. I, S. 196.

60) § 119, Anm. 2.

61) So auch RG., Bd. 62, S. 205: „Das Gesetz macht keinen Unterschied, ob der Mangel, der den Irrtum hervorruft, in einer Verfälschung oder in einem gänzlichen Fehlen der entscheidenden Vorstellung besteht."

62) Irrtum und Geschäftsgrundlage, S. 65.

samtvorstellungsbereiches führt[63]), wie folgendes Beispiel zeigen mag: Ich gehe an einem zur Abfahrt bereit stehenden Zug entlang, um, falls sich unter den Insassen des Zuges ein Bekannter befinden sollte, mit diesem zusammen zu reisen. Unter den Mitreisenden finde ich keinen Bekannten heraus. Meinen Freund F., der sich unter diesen befindet, habe ich übersehen. Infolgedessen komme ich zu dem Schluß: Unter den Insassen dieses Zuges befindet sich kein Bekannter. Dieser Vorstellungskreis entspricht nicht der Wirklichkeit, es liegt auf meiner Seite ein Irrtum vor. Vom Mitfahren meines Freundes F. fehlte mir jegliche Vorstellung; dieser kleinere Wirklichkeitsausschnitt war überhaupt nicht Gegenstand meines Bewußtseins geworden. Wäre es indessen der Fall gewesen, so wäre ich nicht zu jenem Urteil bezüglich der Insassen des Zuges gekommen. Dieser weitere Vorstellungsbereich würde nicht unrichtig geworden sein. Mein Irrtum geht also in diesem Fall auf die m a n g e l n d e Vorstellung von einer Einzeltatsache zurück. — Ebenso gut kann nun auch der Sachverhalt folgender gewesen sein: Bei dem Abschreiten des Zuges sehe ich in einem Abteil einen Menschen sitzen, dessen Aussehen in mir die Vorstellung von meinem Freund F wachruft. Ich komme aber zu dem Ergebnis, daß der betreffende Fahrgast, den ich zunächst für F. hielt, doch nicht F. ist. In Wirklichkeit war es mein Freund F. Da ich auch sonst keinen Bekannten treffe, gelange ich wiederum zu dem unrichtigen Urteil: Unter den Insassen dieses Zuges befindet sich kein Bekannter. Diese unrichtige Vorstellung würde sich nicht in meinem Inneren gebildet haben, wenn ich die Person, die mir nur dem F. ähnlich erschien, richtig als F. erkannt hätte; m. a. W. wenn der kleinere Vorstellungsbereich: ‚Freund F. fährt nicht mit' nicht unrichtig gewesen wäre. Die Unrichtigkeit des Gesamtvorstellungsbereichs, d. h. des Urteils über die Insassen des Zuges, beruht somit in diesem Fall auf der U n r i c h t i g k e i t der Vorstellung von einer Einzeltatsache.

Hieraus ergibt sich, daß in ihrer Wirkung auf die Gesamtvorstellung das Fehlen und die Unrichtigkeit einer Einzelvorstellung einander gleichstehen. Beide lassen in gleicher Weise den Gesamtvorstellungsbereich unrichtig werden. Wenn daher bezüglich einer objektiven Gegebenheit ein Nichtwissen (Mangel einer Vorstellung) vorliegt, so kann trotzdem ein Irrtum gegeben sein, nämlich insofern, als das Nichtwissen einen anderen Vorstellungsbereich unrichtig werden läßt. Ob aber in einem bestimmten Fall von einem Irrtum oder nur von einem Nichtwissen (Unkenntnis) eines Menschen die Rede sein kann, das hängt stets davon ab, ob der konkrete Wirklichkeitsausschnitt, auf den es im Einzelfall ankommt, den Gegenstand seiner Vorstellung gebildet hat oder nicht.

2. Versehen.

Ein Begriff, der vor allem im eisenbahnrechtlichen Schrifttum häufig mit dem Irrtum in Verbindung gebracht wird, ist das „Versehen". Eine eigene begriffliche Bedeutung kommt diesem Ausdruck jedoch nicht zu; er

---

63) So auch Wahl, S. 10 f.

bezeichnet sachlich dasselbe wie das Wort „Irrtum“. Dem Sprachgefühl nach wird man aber einen Irrtum wohl nur dann ein Versehen nennen, wenn er als auf einer ungenügenden Aufmerksamkeit beruhend — im Gegensatz zu anderen möglichen psycho-physischen Entstehungsursachen — gekennzeichnet werden soll. Im entscheidenden Zeitpunkt der Vorstellung fehlte ein an sich sonst vorhandenes Wissen, durch welches die unrichtige Vorstellung vermieden worden wäre. Man hat sich versehen, weil, wie es im täglichen Leben heißt, man „im Augenblick nicht daran dachte.“

D. Die Arten des Irrtums.

So unendlich vielgestaltig die menschlichen Vorstellungen im einzelnen sind, so mannigfaltig können dementsprechend auch die Irrtümer sein. Bei einer solchen Unzahl von Irrtumsfällen, die das Leben bietet, sind Einteilungsmöglichkeiten nach den verschiedensten Gesichtspunkten (u. a. nach der Entstehungsursache, nach dem Subjekt oder nach dem Objekt des Irrtums) denkbar. Für das Privatrecht, in Sonderheit für das im Rahmen dieser Abhandlung ausschließlich in Betracht kommende Recht der Verträge, hat unter diesen verschiedenen Möglichkeiten nur eine einzige Gliederung der Irrtumsfälle grundsätzliche Bedeutung: die Einteilung des Irrtums nach seiner Beziehung zur Handlung. Sie allein verlohnt es sich darum zu behandeln.

Der Irrtum ist seinem Wesen nach ein im Inneren des Menschen verborgener Seelenzustand. In der Außenwelt ändert sich durch einen derartigen psychischen Vorgang allein nicht das Geringste. Erst wenn ein solches seelisches Verhalten zu einem äußeren Tatbestand, insbesondere zu einer menschlichen Handlung in Beziehung tritt, gewinnt es für die Außenwelt Bedeutung. Auch das Recht, dessen Gegenstand und Aufgabe die Ordnung des äußeren menschlichen Zusammenlebens ist, befaßt sich deshalb mit seelischen Zuständen und Vorgängen nur insoweit, als sie bestimmte äußere Tatbestände begleiten oder zu menschlichen Handlungen in Beziehung stehen.

1. Die Handlung; die Verhältnisse der Vorstellung zur Handlung.

Den Begriff der Handlung und die Verhältnisse, in denen die Vorstellung zur Handlung stehen kann, hat Zitelmann in seinem bekannten Werk über „Irrtum und Rechtsgeschäft“ einer tiefgründigen psychologischen Betrachtung unterzogen, so daß auf deren Ergebnissen die weitere Untersuchung unbedenklich aufbauen kann.

Handlung [64]) ist die auf einem bewußten Willensakt beruhende Körperbewegung. Drei Merkmale sind es demnach, die der Handlungsbegriff aufweist: die Körperbewegung als physisches, Wille und Bewußt-

64) Zitelmann, a.a.O., S. 29 ff.

sein als psychische Momente. Die Körperbewegung bildet die objektive, der bewußte Willensakt die subjektive Seite der Handlung.

Körperbewegung nennt man die durch Erregung der motorischen Nerven bewirkte Muskelkontraktion. Ihr „Agens“ [65]), d. h. die psychische Ursache, durch welche unmittelbar die motorischen Nerven in Bewegung gesetzt werden, bildet der „Wille“, der bezeichnend unmittelbarer Wille genannt wird, weil es ein Zwischenglied zwischen Körperbewegung und Wille nicht gibt. Näher und anders als nach seiner Wirkung läßt sich der Wille nicht bestimmen. Der Willensakt macht die Körperbewegungen zu gewollten, willkürlichen. Im Gegensatz dazu stehen die passiven und die Reflexbewegungen, denen eine psychische Ursache mangelt. — Der Willensakt ist an sich weder bewußt noch unbewußt. „Bewußt“ wird er dann genannt, wenn sich mit ihm die Vorstellung über seinen Inhalt verbindet. Mit dem unmittelbaren Willen darf nicht der sogenannte mittelbare Wille verwechselt werden, der sich auf einen durch die Handlung angestrebten Erfolg bezieht, daher von Zitelmann als bewußter mittelbarer Wille auch „Absicht“ genannt wird.

Hinsichtlich des Verhältnisses der Vorstellung zur Handlung hat Zitelmann im Wege empirischer Betrachtungsweise die Erkenntnis gewonnen, daß die Beziehung dieser beiden Kategorien zueinander eine dreifach verschiedene Gestalt annehmen kann [66]):

1. Die Vorstellungen begleiten entweder als Bewußtsein über die gewollte körperliche Bewegung den Willensakt und sind daher Element des einheitlichen Begriffs „bewußter Wille“, oder
2. die Vorstellungen beziehen sich auf die Folgen der Handlung und sind daher, falls diese Handlung vorgenommen wird, Element des einheitlichen Begriffs der „Absicht“, oder
3. die Vorstellungen stehen in näherer oder fernerer ursächlicher Beziehung zum Willensakt und sind daher „Motive“ [67]).

2. Die Beziehungen des Irrtums zur Handlung.

Da wir den Irrtum als eine besonders geartete, nämlich als unrichtige Vorstellung erkannten [68]), sind entsprechend der vorstehenden Gliederung auch drei verschiedene Beziehungen des Irrtums zur Handlung möglich. Es lassen sich demnach drei Gruppen von Irrtumsfällen unterscheiden:

---

65) Manigk; Anwendungsgebiet der Vorschriften über die Rechtsgeschäfte, Seite 252.

66) Zitelmann; a.a.O., S. 83 ff., S. 186.

67) Zitelmann; S. 108: „Die Ursache eines Willensaktes, das also, was den Willen aus seiner Unbewegtheit aufschreckt und in Bewegung setzt, nennt man Motiv.“

68) Im Gegensatz zu Zitelmann, der auch den Mangel einer Vorstellung als Irrtum (im weiteren Sinne) ansieht; vgl. S. 339 f.

a) Der Irrtum im Bewußtsein (Irrtum über das Tun).

Die Vorstellung über das eigene Tun ist unrichtig. Im Geiste hat sich fehlerfrei der Wille zu einem bestimmten Tun geformt. Bei der Umsetzung dieses Willens in eine entsprechende Handlung, m. a. W. auf dem Wege vom Geist zur Außenwelt irrt aber dieser Wille infolge irgendwelcher nicht näher bestimmbarer psychophysischer Einflüsse ab, wird entstellt und führt zu einem Tun, das überhaupt nicht gewollt war. Man pflegt diese Erscheinung auch einen „mechanischen Irrtum"[69]) oder „Irrung", „Abirrung" zu bezeichnen. Hierher zu rechnen sind die Fälle des Sich-Versprechens, Sich-Verschreibens und Sich-Vergreifens. Ich will hundert (100) sagen oder schreiben, sage (schreibe) statt dessen aber tausend (1000); anstelle des Gegenstandes A ergreife ich den Gegenstand B und gebe ihn fort.

Zitelmann[70]) und ihm folgend auch Manigk[71]) sprechen in diesen Fällen von einer „Abwesenheit des Bewußtseins über das eigene Tun"[72]), einem Zustand, der in gleicher Weise bei der Zerstreutheit gegeben sein soll. Eine derartige Gleichstellung dieser psychischen Zustände dürfte sachlich nicht zutreffend sein. Wer seine Hand mit einem Bleistift spielen läßt, während er angestrengt nachdenkt, der handelt zweifellos im Zustande der Zerstreutheit. Von seinem Tun fehlt ihm jegliches Bewußtsein. Wer dagegen sich verspricht oder verschreibt, der ist sich seines Sprechens oder Schreibens wohl bewußt, nur von seinem konkreten Tun (statt 100 sagt [schreibt] er 1000) fehlt ihm das (richtige!) Bewußtsein. Das Unterschiedliche beider Fälle läßt sich am besten folgendermaßen fassen: Bei der Zerstreutheit (Gedankenlosigkeit) fehlt überhaupt schon die Vorstellung, daß man etwas tut. Bei dem sog. mechanischen Irrtum ist dagegen die Vorstellung davon, daß man etwas tut, vorhanden. Es fehlt jedoch das Bewußtsein davon, was man in Wirklichkeit tut. Bei und nach dem Tun hat man die unrichtige Vorstellung, das zu tun bezw. getan zu haben, auf dessen Verwirklichung der Wille gerichtet war. Insofern kann daher in diesen Fällen von einem Irrtum die Rede sein.

b) Der Irrtum in der Absicht (Irrtum über die Folge des Tuns).

Das Eigentümliche dieser Fälle besteht darin, daß das Tun in seiner äußeren Gestalt zwar mit dem Willen des Handelnden übereinstimmt, daß aber die Vorstellung des Handelnden von der Tragweite seines Verhaltens nicht der Wirklichkeit entspricht. Hierher gehört z. B. folgender

---

69) So z. B. Schmidt; der Motivirrtum im Testamentsrecht, S. 11.
70) a.a.O., S. 328, S. 430.
71) Anwendungsgebiet der Vorschriften über die Rechtsgeschäfte, S. 253.
72) Dieses (Sonder-)Bewußtsein eines einzelnen psychischen Akts ist zu unterscheiden von dem Allgemeinbewußtsein als der „normalen gesunden Art und Weise der Seele, sich im Ganzen und Allgemeinen zu verhalten." Zitelmann S. 360.

Fall: An einem regnerischen Tage will ich mir meinen Regenmantel holen lassen. In der unzutreffenden Annahme, daß dieser sich in meinem Arbeitszimmer befindet, sage ich zu dem Dienstboten, er möge mir den Mantel aus meinem Arbeitszimmer holen. Der Bote bringt mir darauf meinen Wintermantel, der statt des Regenmantels in dem bezeichneten Raume hing. Es war also die Vorstellung von der Folge meiner Handlung (von der Bedeutung meiner Erklärung) unrichtig. Zum Unterschied von dem Irrtum über das Tun läßt sich dieser Irrtumsfall dahin charakterisieren: Was ich sagte, wollte ich zwar sagen; aber ich wollte innerlich nicht, was ich — objektiv gesehen — erklärte.

Fehlt indessen überhaupt die Vorstellung, daß ein bestimmtes Tun eine Folge hat, so kann hinsichtlich dieser, wenn sie eintritt, nicht von einem Irrtum gesprochen werden. A und B haben abgemacht, daß Einladungen zu abendlichen Besuchen jeweils von dem Einladenden dem Eingeladenen durch Aufstellen einer Lampe am Fenster kundgegeben werden sollen. Eines Abends stellt A, weil er den Tisch abräumen will, die Lampe gedankenlos vors Fenster, was B der Vereinbarung gemäß als Einladung auffaßt. Dem A mag dann das Erscheinen des B sehr ungelegen kommen, aber einem Irrtum ist er nicht zum Opfer gefallen.

c) Der Irrtum im Beweggrund (Irrtum im Motiv).

Die Vorstellung, welche die Ursache der Handlung bildet, ist unrichtig. — Die Umsetzung des Willens in ein entsprechendes Tun vollzieht sich fehlerfrei. Aber dem Willen selbst liegt eine unrichtige Vorstellung als Triebfeder zugrunde. Man pflegt deshalb bisweilen zu sagen: der Wille ist verirrt. Der Handelnde würde überhaupt nicht oder jedenfalls nicht in der konkreten Weise gewollt und infolgedessen auch nicht gehandelt haben, wenn seine Vorstellung über die betreffende, für sein Handeln kausale objektive Gegebenheit richtig gewesen wäre. Als Fälle dieser Art seien folgende angeführt: Ich glaube, in einiger Entfernung meinen Bekannten B zu sehen, und erhebe die Hand zum Gruß. Tatsächlich war es X. — Da ich das Wetter für beständig halte, gehe ich ohne Mantel auf einen Ausflug. Das Wetter schlägt um; durchnäßt komme ich nach Hause. — Auch der Fall, daß ich eine Briefmarke, die als sog. Fehldruck einen hohen Wert hat, in Unkenntnis des Druckfehlers als Exemplar der gewöhnlichen Sorte an meinen Freund F verschenke, kann an dieser Stelle genannt werden. Wenn auch die Vorstellung, dem F mit der Marke eine Freude zu bereiten, dazu beigetragen haben mag, den Willen zu dieser Handlung in mir entstehen zu lassen, so war doch deren entscheidende Ursache die unrichtige Vorstellung, daß es sich bei der Marke um ein normal gedrucktes Exemplar handelte. Das beweist der Umkehrschluß, daß ich die Marke — regelmäßig wenigstens — nicht verschenkt haben würde, wenn ich Kenntnis von ihrem hohen Wert als Fehldruck gehabt hätte. — Zugleich zeigt sich an diesem Falle wiederum die beachtenswerte Tatsache, daß der Mangel einer Vorstellung hinsichtlich der Fehldruckeigenschaft der Marke das Vorhandensein eines Irrtums nicht ausschließt. Die

fehlende Vorstellung von jener Einzeltatsache war vielmehr die Ursache für die Unrichtigkeit meines konkreten Vorstellungsbereichs (Die Marke ist ein Exemplar der korrekt gedruckten Sorte) und war damit weiterhin auch für meine Handlung kausal. — Der Logiker wird vielleicht die Frage aufwerfen, wie es sich erklärt, daß letztlich aus einem Nichts eine Wirkung, eine Handlung, entstehen kann. Mit Recht; logisch gesehen, kann aus Nichts nur Nichts entstehen. Das Kausalgesetz verlangt positive Größen, um Anwendung finden zu können [73]). Diese von der Psychologie begangene Ungenauigkeit, eine nicht vorhandene Vorstellung als ursächlich zu bezeichnen, erklärt sich aber zwanglos psychologisch. Nach dem Grunde meiner — objektiv gesehen — unverständlichen Handlung gefragt, werde ich antworten: ich habe die Marke verschenkt, weil ich nicht wußte, daß es sich um einen Fehldruck handelte. Dafür, daß man den Gedanken der Kausalität auch auf Negativa überträgt, ist also die Eigenart der Fragestellung, nämlich die Frage nach der Ursache für das Eintreten einer *nicht erwarteten* Wirkung verantwortlich.

III. Abschnitt.

Der Irrtum im bürgerlichen Recht.

Die Untersuchung des Irrtumsbegriffs hat ein Bild davon gegeben, in wie mannigfaltiger Weise unrichtige Vorstellungen das Verhalten des Menschen beeinflussen können. Für das Recht sind unter den unzähligen Formen menschlichen Verhaltens nur diejenigen von Bedeutung, welche die Rechtsordnung mit Rechtsfolgen ausgestattet hat. Infolgedessen kommt auch der Irrtum im Rechtsleben nur insoweit in Betracht, als er bei rechtserheblichen Tatsachen oder rechtserheblichen menschlichen Handlungen auftritt.

A. Die Willenserklärung.

Durch die Privatrechtsordnung ist dem Menschen in weitestem Umfange die Fähigkeit verliehen, seine Rechtsverhältnisse entsprechend seinen Bedürfnissen nach seinem Willen zu gestalten. Als Mittel dazu dient ihm das Rechtsgeschäft. Dieses bildet den Tatbestand, der die Rechtswirkung, welche in der Begründung, Aufhebung oder Änderung eines Rechtes oder Rechtsverhältnisses bestehen kann, hervorruft. Das Rechtsgeschäft setzt sich regelmäßig aus einer oder mehreren Willenserklärungen und sonstigen Tatsachen zusammen, wobei das Vorhandensein einer Willenserklärung zum Bestand des Rechtsgeschäfts einerseits unbedingt erforderlich, andererseits regelmäßig aber auch genügend ist. Denn die Willenserklärung ist es, aus welcher sich die gewollte Rechtswirkung ergibt [74]).

---

73) Zitelmann a.a.O. S. 332.
74) Vgl. dazu von Tuhr, Allg. Teil II, S. 143 ff.

Sie läßt sich deshalb als eine auf Erzielung einer Rechtswirkung gerichtete private Willensäußerung bezeichnen[75]).

Die rechtsgeschäftliche Willenserklärung stellt demnach auf dem Gebiete des Privatrechts die hauptsächlichste, im Vertragsrecht, das im Rahmen dieser Untersuchung vornehmlich ins Auge zu fassen ist, sogar die fast ausschließliche Form rechtserheblichen Handelns dar. Auf den mit einer Willenserklärung irgendwie im Zusammenhang stehenden Irrtum will darum die Arbeit ihr Augenmerk allein richten. Entsprechend dieser Begrenzung scheiden die rechtserheblichen Tatsachen, welche lediglich in einem Wissen oder Nichtwissen eines Menschen bestehen und als solche gleichfalls von einem Irrtum beeinflußt werden können, von vornherein aus der Betrachtung aus. (Hierunter ist etwa die für die Frage des Eigentumserwerbes bedeutsame irrige Annahme des Erwerbers, der Veräußerer sei auch der Eigentümer der Sache, zu zählen). — Um aber einen Einblick in die Problematik der rechtlichen Behandlung des bei einer Willenserklärung auftretenden Irrtums zu erhalten, ist es notwendig, auf den Begriff der Willenserklärung näher einzugehen.

Wie schon der Name andeutet, setzt sich eine jede Willenserklärung aus zwei Bestandteilen zusammen: aus einem Willen und einer Erklärung. Der Wille bildet den psychischen, die Erklärung den physischen Teil dieser Handlung. Einem jeden Rechtsgeschäft, mit dem eine Privatperson ihre rechtlichen Verhältnisse ordnet, muß in erster Linie ein auf diese Änderung gerichteter Wille zugrunde liegen. Zu seiner Vollständigkeit und Rechtswirksamkeit erfordert dieser innere Tatbestand der Willenserklärung nicht nur einen Handlungswillen, sondern, da die Erklärung auf die Herbeiführung einer Rechtswirkung gerichtet ist, außerdem einen konkreten Geschäftswillen, sowie das Bewußtsein, daß aus der Äußerung auf einen solchen Geschäftswillen geschlossen werden kann (Erklärungsbewußtsein)[76]). Denn der äußere Bestandteil, die Erklärung, ist dazu bestimmt, das ihr zugrunde liegende Wollen nach außen kundzutun, so daß die Mitmenschen, insbesondere die jeweiligen Geschäftsgegner, daraus einen Rückschluß auf ein bestimmtes rechtsgeschäftliches Wollen ziehen können.

Aus dieser Gegenüberstellung geht zugleich hervor, daß es dem Erklärenden vornehmlich auf den Geschäftswillen, weniger auf das zu seiner Kundgebung benutzte Ausdrucksmittel ankommt. Umgekehrt wird sich der Gegner regelmäßig an die äußere Erklärung halten und halten müssen, weil sie allein ihm die Kenntnis von dem rechtsgeschäftlichen Wollen des Erklärenden erschließt. Solange nun die Erklärung dem Willen entspricht und auch der Wille fehlerfrei zustandegekommen ist, wird sich die ungleiche

---

75) Ähnlich Enneccerus-Nipperdey; Allg. Teil, S. 438.

76) So Enneccerus-Nipperdey; a.a.O., S. 438 ff. – Oertmann; Vorbem. 9 d zum 3. Abschnitt. — Im Gegensatz zu dieser sog. subjektiven Theorie will die objektive Auffassung schon den Anschein des Erklärungswillens genügen lassen, genauer ein Verhalten, das nach der Erfahrung des Verkehrs unter Würdigung aller Umstände regelmäßig den Schluß auf einen bestimmten Willen gestattet.

Lagerung der Interessen bei Erklärendem und Erklärungsempfänger nicht weiter bemerkbar machen. Zu einer schwierigen Rechtsfrage gestaltet sie sich aber in dem Augenblick, wo infolge eines Fehlers im Denkprozeß die Erklärung vom Willen abweicht oder wo dieser sich auf unrichtigen Vorstellungen aufgebaut hat. — Der Lösung dieses Problems kann sich keine Rechtsordnung entziehen. Dazu greift der Irrtum zu tief in die menschlichen Verhältnisse ein. Die Frage nach der rechtlichen Bedeutung des Irrtums ist deshalb so alt, wie das Recht selbst. Denn in dem Augenblick, wo das Recht sich die Regelung der äußeren Beziehungen der Menschen zueinander zur Aufgabe macht, muß es sich auch mit der in der menschlichen Natur begründeten Möglichkeit des Irrens befassen.

Der Begriff des Irrtums ist aber viel zu umfangreich, als daß das Recht für seine Behandlung einheitliche Richtlinien aufstellen könnte. Der Gesetzgeber ist deshalb darauf angewiesen, den Irrtum nach begrifflichen Gesichtspunkten zu zergliedern. Zu einer nicht nur theoretisch scharfen, sondern auch praktisch brauchbaren Unterscheidung der Irrtumsfälle führt die im vorhergehenden Abschnitt gewonnene Erkenntnis von der verschiedenen Gestaltung der Beziehung des Irrtums zur Handlung, d. h. hier zur Willenserklärung als der rechtsgeschäftlichen Handlung. Dieser Einteilungsmaßstab liegt auch dem BGB zugrunde.

B. Der Erklärungsirrtum.

Es könnte zunächst vielleicht der Gedanke nahe liegen, daß der dreifach verschiedenen Beziehung, die zwischen Irrtum und Willenserklärung möglich ist, eine dreifach verschiedene Bewertung dieser Fälle durch die Rechtsordnung entsprechen würde. Tatsächlich aber unterscheidet das Recht im Laufe seiner Entwicklung immer nur zwischen zwei Irrtumskategorien, zwischen dem Motivirrtum und einer zweiten Irrtumsart, die wir in Übereinstimmung mit der herrschenden Bezeichnung „Erklärungsirrtum" nennen wollen. Der Grund liegt darin, daß der Irrtum über das Tun und der Irrtum über die Folge des Tuns letzten Endes praktisch auf dasselbe hinauslaufen. Beide Irrtumsfälle stimmen darin überein, daß ein Zwiespalt zwischen dem innerlich Gewollten und dem nach außen hin Erklärten vorliegt. Es macht im Ergebnis keinen Unterschied, ob ich mich bei einem Getreideverkauf verspreche und anstatt 20 Zentner „Sommergerste" „Wintergerste" sage, obwohl ich diese dringend zur Aussaat benötige, — oder ob ich zu dem Getreidehändler sage, er könne die auf der Scheunendiele stehenden 20 Zentner Gerste haben, wobei ich der Meinung bin, es handle sich um Sommergerste, während es tatsächlich die zur Aussaat schon bereit gestellte Menge Wintergerste war. In beiden Fällen ist meine Erklärung objektiv betrachtet auf etwas anderes gerichtet, als worauf ich sie richten wollte. Die Erklärung wurde nicht dem inneren Geschäftswillen entsprechend kundgetan, so daß der aus der Erklärung für die Umwelt erschließbare innere Wille sich nicht mit dem wirklich vorhandenen Geschäftswillen deckt.

Hiermit ist gleichzeitig der Interessengegensatz angedeutet, der zwischen dem Erklärenden und dem Erklärungsempfänger im Falle einer vom Willen abweichenden rechtsgeschäftlichen Erklärung hervortritt. Der Irrende wird geltendmachen: „Ich habe in Wahrheit nicht das gewollt, was ich erklärte." Der Erklärungsgegner wird darauf erwidern: „Du hast es aber erklärt und ich habe infolgedessen darauf vertraut." Zwischen dieser grundverschiedenen Interessenlage einen gerechten Ausgleich zu schaffen, ist die Aufgabe des Rechts. Mehrere Möglichkeiten, den Widerstreit zu lösen, sind denkbar und vom Recht im Laufe seiner Geschichte versucht worden.

1. Im Laufe der Rechtsentwicklung.

Unentwickelte Rechtsordnungen gehen jener Schwierigkeit dadurch aus dem Wege, daß sie am sinnlich Wahrnehmbaren haftend die Erklärung als das allein Maßgebende ansehen. „Ein Mann — ein Wort" ist der Grundsatz des altgermanischen [77]) und altrömischen [78]) Rechts. In formalistischer Weise wird aus einem bestimmten äußeren Verhalten auf ein entsprechendes inneres Wollen geschlossen. Die Erklärung ist und bleibt deshalb gültig, auch wenn nachweislich vom Erklärenden etwas anderes gewollt war, als sich in seiner Äußerung als gewollt offenbarte.

Ein entwickelteres Recht mit verfeinertem Rechtsempfinden wird dagegen tiefer blicken. Es wird in der Erklärung nur das äußere Erscheinungsbild eines inneren geistigen Vorgangs sehen und diesen infolgedessen nicht unberücksichtigt lassen können. Auf diesem Wege kamen das klassische römische und das gemeine Recht dazu, in das Gegenteil zu verfallen und grundsätzlich auf den Willen als das Entscheidende abzustellen. Eine Willenserklärung war danach regelmäßig unwirksam, wenn sie nachweislich nicht mit dem Willen des Erklärenden übereinstimmte. Da der entsprechende Wille fehlte, lag keine Willenserklärung, sondern nur der Schein einer solchen vor. Diese Auffassung war als sog. Willenstheorie im gemeinen Recht herrschend [79]). Demgegenüber machte sich gegen Ende des 19. Jahrhunderts immer stärker die Ansicht geltend, daß mit der Sicherheit des Rechtsverkehrs eine allzu starke Betonung des Willens unvereinbar sei. Diese als Erklärungstheorie bezeichnete Auffassung hielt deshalb grundsätzlich an der Erklärung fest, wenn auch auf Kosten des Einzelnen, der dadurch an etwas gebunden wird, was nicht seinem Willen entsprach. Es wird hiermit andererseits aber verhindert, daß der Erklärende unter Berufung darauf, daß er einen anderen als den aus der Erklärung hervorgehenden Willen gehabt habe, sich später einer ihm ungünstig erscheinenden Verpflichtung entziehen kann.

Nachdem noch der von der gemeinrechtlichen Auffassung beherrschte erste Entwurf des BGB. vom Willensdogma ausgegangen war, wobei allerdings in größerem Umfange Ausnahmen im Interesse der Verkehrs-

77) Gierke, Otto; Deutsches Privatrecht, S. 288.
78) v. Ihering; Geist des römischen Rechts, S. 441 ff.
79) Vgl. dazu Enneccerus-Nipperdey; Allg. Teil S. 509 ff.

sicherheit anerkannt wurden[80]), nimmt das BGB. mit seiner Regelung einen vermittelnden Standpunkt ein. Da sich theoretisch beide Ansichten mit gewissem Recht vertreten lassen, je nachdem ob man vom Standpunkt des Erklärenden oder des Erklärungsgegners das Problem betrachtet[81]), vermeidet es das BGB., sich für eines dieser Prinzipien zu entscheiden. Ob dabei das Willens- oder das Erklärungsprinzip überwiegt, ist infolgedessen nicht unbestritten. Zu dieser Frage Stellung zu nehmen, bietet jedoch der Gegenstand der Arbeit keinen Anlaß.

2. Im BGB. (§§ 119 ff.).

Stimmen — dem Erklärenden unbewußt — Wille und Erklärung nicht überein, so läßt § 119 I BGB. die Erklärung unter den dort bezeichneten einschränkenden Voraussetzungen anfechtbar sein. Das bedeutet: Die Willenserklärung ist zunächst gültig abgegeben worden, kann aber von dem Irrenden mit dem Mittel der Anfechtung wieder vernichtet werden.

In § 119 I unterscheidet das BGB. zwei Arten des zur Anfechtung berechtigenden Erklärungsirrtums: den Irrtum in der Erklärungshandlung und den Irrtum über den Inhalt der Erklärung. Das BGB. hat damit die psychologische Unterscheidung von Bewußtseins- und Absichtsirrtum übernommen. Die Zweiteilung, die vom Standpunkt rechtlicher Bewertung aus nicht notwendig gewesen wäre, ist somit ein Beweis dafür, welchen Einfluß die von Zitelmann auf psychologischem Wege gewonnene Gliederung der Irrtumsfälle auf die Rechtslehre seiner Zeit ausgeübt hat[82]). — Bei der Darstellung dieser wie überhaupt aller rechtsgeschäftlichen Irrtumsfälle im einzelnen kann, weil diese ja nur einen Ausschnitt aus den Irrtumsfällen schlechthin bilden, zum großen Teil auf die entsprechenden allgemeinen Ausführungen im vorhergehenden Abschnitt Bezug genommen werden. Die Besonderheit dieser Fälle als Rechtsfälle läßt aber einige ergänzende Bemerkungen notwendig erscheinen.

a) Der Irrtum in der Erklärungshandlung.

Der Irrtum in der Erklärungshandlung umfaßt nach § 119 I BGB. die Fälle, in denen der Erklärende „eine Erklärung dieses Inhalts überhaupt nicht abgeben wollte", sondern an deren Stelle eine andere. Die äußere Gestalt der Erklärungshandlung entspricht nicht dem Willen. Der konkrete Erklärungswille wird im Augenblick der Innervation abgelenkt; es tritt infolgedessen, dem Erklärenden unbewußt, ein anderes Erklärungs-

---

80) Vgl. Motive Bd. I, S. 200: „Die auf einem wesentlichen Irrtum beruhende Willenserklärung ist an sich nichtig." . . . — „Der Entwurf durchbricht die Regel für diejenigen Fälle, in welchen dem Irrenden grobe Fahrlässigkeit zur Last fällt."

81) Jung; Bürgerliches Recht, S. 575.

82) So auch Oertmann; § 119, 1 c.

verhalten zutage, so daß seine Vorstellung darüber zu einer unrichtigen wird. — Bei einer Warenbestellung schreibe ich z. B. eine Null zu viel. Statt auf 100 lautet die Erklärung dadurch auf 1000 kg Zucker.

Ein zum mindesten ähnlicher Fall, der deswegen in diesem Zusammenhang erwähnt werden kann, ist die unrichtige Übermittlung einer Willenserklärung durch die dazu verwendete Person oder Anstalt (Boten, Telegraphenamt). Die vom BGB. in § 120 ausgesprochene Gleichstellung mit dem Erklärungsirrtum rechtfertigt die Erwägung, daß es rechtlich gesehen *meine* Erklärung und nicht die des Übermittlungsorgans ist, welche von diesem dem Empfänger übermittelt wird. Bei einer unrichtigen Wiedergabe weicht demgemäß meine Erklärung von meinem Willen ab. Es könnte rechtlich auch keinen Unterschied bedeuten, ob ich mich zur Übermittlung einer Erklärung eines Boten als „redenden Briefes" oder eines geschriebenen bediene [83]).

b) Der Irrtum über den Inhalt der Erklärung.

„Bei der Abgabe einer Erklärung über deren Inhalt im Irrtum" ist derjenige, welcher zwar die Erklärung in der Gestalt, wie sie in die Erscheinung tritt, abgeben will, sich aber über ihren wahren Inhalt, ihre objektive Bedeutung eine unrichtige Vorstellung macht. Die äußere Gestalt der Erklärung entspricht dem Willen des Erklärenden; sie ist bewußt gewollt. Der Erklärende hat aber mit ihr einen anderen Sinn verbunden, so daß er sich über ihre Folgen, die in diesen Fällen Rechtsfolgen sind, im Irrtum befindet.

Hierunter fallen zunächst einmal die Fälle, in denen der Erklärende dem von ihm gewählten Erklärungsmittel, namentlich dem gebrauchten Ausdruck, einen von seiner objektiven Bedeutung abweichenden Inhalt beilegt. A bestellt bei einer Getreidefirma 10 Zentner sog. Landsberger Gemenge. A hielt es für eine besondere Mischung von Hafer und Gerste, während es tatsächlich ein Gemisch von Klee und Wicken darstellt.

Ebenso liegt ein Irrtum über den Inhalt der Erklärung immer dann vor, wenn der Erklärende die Bedeutung des benutzten Ausdrucksmittels als solchen zwar nicht verkennt, mit dessen Verwendung aber im Einzelfall objektiv etwas anderes als das nachweislich wirklich Gewollte zum Ausdruck bringt [84]). A schenkt seinem Patenkind zu dessen Konfirmation sein „auf der X-Bank stehendes Guthaben", welches seiner Meinung nach 100 RM beträgt, während es tatsächlich bereits auf 500 RM aufgelaufen ist.

An dem letzten Beispiel fällt als Besonderheit deutlich auf, daß A sich nicht nur (insofern als Wille und Erklärung voneinander abweichen) in einem Irrtum über den Inhalt seiner Erklärung, sondern außerdem in einem Motivirrtum befand. Denn zur Vollziehung der Schenkung in der bezeichneten Weise wurde A durch die irrige Vorstellung bestimmt, daß sein Guthaben nur 100 RM betrüge. Hätte A von der tatsächlichen

83) Oertmann; § 120, 2 b.
84) Vgl. dazu Enneccerus-Nipperdey; a.a.O. S. 518.

Höhe des Guthabens Kenntnis gehabt, so würde er die Schenkung in jener Form nicht ausgesprochen haben. Das Beispiel lehrt, daß Motivirrtum und Irrtum über die Folge des Tuns im psychologischen Sinne sich nicht notwendig ausschließen, sondern sich überschneiden können. Die unrichtige Vorstellung ist dann Motiv und Absichtselement zugleich [85]. Als solche bringt sie zunächst den Geschäftswillen in seiner konkreten Form (Schenkung des auf der X-Bank stehenden Guthabens) zur Entstehung, berührt aber darüber hinaus auch den Inhalt der Willenserklärung.

Um für das Recht zu einer praktisch brauchbaren Abgrenzung des Irrtums über den Inhalt der Erklärung von dem Motivirrtum zu gelangen, ist es deshalb erforderlich, den Begriff des Motivirrtums in seiner umfassenden psychologischen Bedeutung einzuschränken und darunter nur denjenigen Irrtum zu verstehen, der lediglich für die Abgabe einer Willenserklärung kausal ist, also nicht auch sich auf ihren Inhalt bezieht. Diese einschränkende Auffassung des Motivirrtums wird in Theorie und Praxis allgemein vertreten [86]. Auch das BGB. stellt bei der Grenzziehung allein darauf ab, ob der Irrtum Umstände betrifft, die zum Inhalt der Erklärung gehören oder außerhalb der Erklärung liegen. In den Protokollen heißt es dazu [87]: „Über die psychologische Frage (ob beim Irrtum über den Inhalt der Erklärung ein Irrtum im Beweggrund vorliegt) helfe der Ausdruck „Irrtum über den Inhalt der Willenserklärung" hinweg, da hiernach nur zu untersuchen sei, was zum Inhalte des Rechtsgeschäftes gehöre, psychologische Beweggründe somit nur insoweit Berücksichtigung zu finden hätten, als sie juristisch zum Inhalte des Rechtsgeschäfts gehörten." Was jedoch im Einzelfall zum Inhalt des Rechtsgeschäfts gehört, läßt sich nicht immer leicht und genau beantworten. Grundsätzlich kann der auch von der herrschenden Meinung im Schrifttum gebilligten Auffassung des Reichsgerichts zugestimmt werden, wonach die Grundlagen der Erklärung dann zu deren Bestandteil werden, wenn sie in einer dem Gegner erkennbaren Weise die Erklärung beeinflußt haben und wenn sie Gegenstand der rechtsgeschäftlichen Erklärungen der Parteien geworden sind [88].

c) Voraussetzungen der Erheblichkeit.

In allen Fällen eines Erklärungsirrtums ist nach § 119 I BGB. die Willenserklärung aber nur unter der Voraussetzung anfechtbar, daß der Irrtum erheblich war. Es muß angenommen werden können, daß der Erklärende „bei Kenntnis der Sachlage und bei verständiger Würdigung des Falles" die Erklärung nicht abgegeben haben würde. — Es genügt demnach zur Anfechtung nicht schon das subjektive Moment, daß

85) Näheres bei Zitelmann; a.a.O. S. 159 ff.
86) Oertmann; § 119, 10 a. — Staudinger; § 119, III 3. – Schmidt; Motivirrtum im Testamentsrecht, S. 11 ff. RG. Bd. 64, S. 268; Bd. 94, S. 67.
87) Bd. I, S. 109.
88) So z. B. RG. Bd. 64, S. 268; Bd. 94, S. 67.

der Irrende bei Kenntnis der Sachlage die Erklärung nicht abgegeben hätte. Es muß als verschärfende Bedingung das objektive Moment hinzukommen, daß der Irrende auch bei verständiger Würdigung des Falles es nicht erklärt haben würde. Daß beide Erfordernisse vorliegen müssen, folgt einmal zwingend aus dem Wortlaut des § 119 I BGB. Zum andern ergibt es sich aus der Erwägung, daß ein Erklärender, der entweder auch ohne den Irrtum die Erklärung abgegeben haben würde (Mangel der subjektiven Erheblichkeit) oder aus Unverstand auf etwas Wert legt, was für einen vernünftigen Menschen nicht entscheidend sein kann (Mangel der objektiven Erheblichkeit), des Anfechtungsschutzes nicht bedarf [89]).

Daß Entschuldbarkeit des Irrtums zur Anfechtung nicht vorausgesetzt wird, verdient noch besonders hervorgehoben zu werden. Selbst grobes Verschulden steht der Anfechtung nicht im Wege. Denn auch in einem solchen Falle würde die unabänderliche Bindung an eine Erklärung, die nicht gewollt war und dem Gegner vielleicht einen großen wirtschaftlichen Vorteil bringen würde, nicht gerechtfertigt sein [90]).

d) Rechtliche Behandlung.

Die durch § 119 I BGB. gewährte Anfechtung muß „unverzüglich", d. h. ohne schuldhaftes Zögern, nachdem der Anfechtungsberechtigte von dem Irrtum Kenntnis erlangt hat (§ 121 BGB.), durch Erklärung gegenüber dem Anfechtungsgegner (Erklärungsempfänger) vorgenommen werden (§ 143 BGB.). Sie bewirkt, daß die Erklärung und mit ihr das Rechtsgeschäft als von Anfang an nichtig anzusehen ist (§ 142 BGB.). Dadurch fällt die Bindung des Irrenden an die ihm ungünstige Erklärung fort.

Es würde indessen der Gerechtigkeit und der Sicherheit im Rechtsverkehr zuwiderlaufen, wollte man einerseits dem Irrenden das Anfechtungsrecht verleihen, ohne zugleich den anderen Vertragsteil, der auf die Gültigkeit des Rechtsgeschäfts vertraut hat, zum mindesten schadlos zu halten. Zum Ausgleich für das dem Irrenden zugebilligte Anfechtungsrecht hat der Gesetzgeber deshalb diesem eine Schadensersatzpflicht in bestimmt begrenztem Umfange gegenüber dem Anfechtungsgegner auferlegt. Als Korrelat der Anfechtung setzt auch die Ersatzpflicht wiederum ein Verschulden des Anfechtenden nicht voraus. Nach § 122 I BGB. hat der Anfechtende dem Geschäftsgegner für den erweckten Rechtsschein einer gültigen Willenserklärung einzustehen und ihm den gesamten Schaden auszugleichen, den dieser „dadurch erleidet, daß er auf die Gültigkeit der Erklärung vertraut." Demnach kann der Gegner andererseits auch nur verlangen, wirtschaftlich so gestellt zu werden, wie er stehen würde, wenn er nie von der Willenserklärung des Anfechtenden gehört hätte (sog. Vertrauensinteresse). An dem sog. Erfüllungsinteresse, d. h. dem Ver-

89) So die herrschende Ansicht: Enneccerus-Nipperdey; S. 522. Oertmann; § 119, 5.

90) Staudinger; § 119, V 4.

mögensinteresse, das der Vertragsgegner an der Gültigkeit der Willenserklärung hat, findet der Ersatzanspruch seine Grenze. Es würde nicht gerechtfertigt sein, in den freilich nicht allzu häufigen Fällen, wo das Vertrauensinteresse das Erfüllungsinteresse sogar übersteigt, den Gegner bei der Anfechtung besser als bei der Nichtanfechtung stehen zu lassen.

Kannte jedoch der Erklärungsgegner die Tatsachen, welche die Anfechtung rechtfertigen, oder hätte er sie zum mindesten kennen müssen oder — ein Fall, den § 122 II BGB. nicht erwähnt — hat er vielleicht durch sein eigenes Verhalten den Irrtum des Erklärenden veranlaßt[91]), so tritt die Schadenserſatzpflicht nicht ein. Denn in diesen Fällen hat der Anfechtungsgegner regelmäßig nicht auf die Gültigkeit der später angefochtenen Willenserklärung vertraut. Sollte er es wider Erwarten doch getan haben, so wäre es gleichwohl unbillig, den ihm aus diesem Verhalten erwachsenen Nachteil dem Irrenden aufzubürden.

Die Verpflichtung zum Ersatz des Vertrauensschadens im Falle der Anfechtung wird den Erklärenden vielfach davon abhalten, von dieser Möglichkeit Gebrauch zu machen. Die in § 122 BGB. getroffene Regelung dient daher zugleich in erheblichem Maße der Sicherheit des rechtsgeschäftlichen Verkehrs, weil es im Hinblick darauf nur in den schwerwiegenderen Irrtumsfällen regelmäßig zur Anfechtung kommen wird.

C. Der Motivirrtum.

Während dem Erklärungsirrtum das Auseinanderfallen des Geschäftswillens und des Erklärungsinhalts wesentlich ist, liegt beim Motivirrtum der Fehler in einem früheren Zeitpunkt der Handlung. Wille und Erklärung stimmen überein. Es wird erklärt, was gewollt ist, und es wird auch der Erklärung vom Erklärenden die richtige Bedeutung beigelegt. Die Grundlage der Willensbildung ist aber fehlerhaft. Der Erklärende hat eine unrichtige Vorstellung von einer objektiven Gegebenheit, die für seinen Geschäftswillen kausal ist. Ohne diese wäre der Wille überhaupt nicht oder doch nicht in der konkreten Form zur Entstehung gelangt. — A ist von B zur Hochzeit eingeladen worden und kauft zu diesem Zweck ein Geschenk. Er weiß nicht, daß die Verlobung bald nach der Einladung aufgehoben wurde. — C hält ein Geschäft für vorteilhaft und schließt deshalb mit D zu einem unverhältnismäßig hohen Preise ab.

Von einem Motivirrtum soll aber, wie bereits an früherer Stelle hervorgehoben wurde, nur dann gesprochen werden, wenn die unrichtige Vorstellung lediglich die Ursache der Willenserklärung bildete. Bezog sie sich dagegen auch auf den Inhalt der Erklärung, so liegt ein Erklärungsirrtum vor.

1. Rechtliche Bedeutungslosigkeit im allgemeinen.

Im Gegensatz zum Erklärungsirrtum hat der Motivirrtum im BGB. keine allgemeine Regelung gefunden. Die im § 102 des ersten Entwurfs des BGB. enthaltene Bestimmung, daß ein Irrtum in den Beweg-

91) So auch z. B. Staudinger; § 122, 5.

gründen grundsätzlich auf die Gültigkeit eines Rechtsgeschäfts ohne Einfluß sei, ließ die Kommission für die zweite Lesung wegfallen, ohne dadurch aber sachlich etwas ändern zu wollen [92]).

Diese rechtliche Bedeutungslosigkeit des Motivirrtums im allgemeinen ist keine aus der psychologischen Eigenart dieser Irrtumskategorie sich ergebende notwendige Folge. Sie beruht auch nicht auf einer Abwägung der typischen Interessenlage; denn ein Irrtum im Motiv kann für den Irrenden von nicht geringerer, ja bisweilen sogar von noch größerer Bedeutung sein als ein Erklärungsirrtum. Wohl aber besteht das praktische Bedürfnis zu verhindern, daß dem Rechtsverkehr durch eine zu weite und unbestimmte Ausdehnung der Anfechtungsmöglichkeit die erforderliche Sicherheit genommen wird. Eine solche Grenze läßt sich nun für die Anfechtung nicht nach der von Fall zu Fall qualitativ abgestuften Wirkung, die der Irrtum in der Vermögenslage des Irrenden herbeiführt, ziehen [93]). Das BGB. hat vielmehr die Grenze in einer Zergliederung der Irrtumsfälle nach den früheren Orts dargestellten begrifflichen Gesichtspunkten gefunden und läßt, wie sich zeigte, eine Anfechtung grundsätzlich nur in den Fällen eines Erklärungsirrtums zu.

Infolge der Unvollkommenheit menschlicher Erkenntnis ist die Unrichtigkeit der als Motiv auftretenden Vorstellungen eine so häufige Erscheinung, daß das Recht zum Schutze der Verkehrssicherheit sie grundsätzlich unbeachtet lassen muß. Es kommt noch hinzu, daß beim Erklärungsirrtum die dem Willen nicht entsprechende Erklärung durchweg eher als solche äußerlich erkennbar ist, während beim Motivirrtum die Verirrung des Willens sich für den Erklärungsgegner unfeststellbar im Innern des Menschen vollzieht [94]). Das Gesetz muß sich deshalb regelmäßig damit zufrieden geben, daß jemand will. Der Frage, warum er will, kann es nicht weiter nachgehen, weil die Motive des Wollens der Unendlichkeit des Seelenlebens angehören, und der Einzelne weder verpflichtet ist, noch aus sich veranlaßt fühlen wird, seinen Geschäftsgegner über die Beweggründe seines Handelns zu unterrichten. Daß Käufer und Verkäufer über die Eigenschaften eines Gegenstandes verschiedener Meinung sind, wird häufig vorkommen und für das Zustandekommen des Vertrages oft gerade entscheidend sein. Dabei wird aus erklärlichen Gründen der Verkäufer es ebenso vermeiden, zu sagen, daß er von der Sache wenig halte, wie der Käufer sich hüten wird, sein Gefallen an der Sache offenbar werden zu lassen. — Legte man nun auch dem Motivirrtum bei den Verkehrsgeschäften rechtliche Bedeutung bei, so würde dies zu den unmöglichsten Konsequenzen führen. Es wäre dann ein Leichtes, durch Berufung auf die Unrichtigkeit der unkontrollierbaren Beweggründe der Erklärung von den einem ungünstig erscheinenden Folgen des Rechtsgeschäfts loszukommen. Den Schaden, den ein fehlerhafter Entschluß nach sich zieht, würde somit letzten Endes nicht der

92) Protokolle I, S. 118.
93) v. Tuhr; Allg. Teil II, S. 569, Anm. 5. — Derselbe in LZ. 1918, S. 126 ff.
94) Haußmann; Irrtum, S. 5.

Irrende selbst, sondern der gutgläubig vertrauende Geschäftsgegner tragen. Damit wäre aber gegen das grundlegende Gebot der Gerechtigkeit verstoßen, daß die Folgen einer mangelhaften Motivierung des Willens derjenige auf sich nehmen muß, bei dem sie stattgefunden hat [95]).

2. Ausnahmefälle; Grundgedanken.

Es kann nun nicht bezweifelt werden, daß die auf rein subjektiven Gründen beruhende Fehlerhaftigkeit des Motivationsprozesses sich völlig der rechtlichen Faßbarkeit entzieht, und daß deshalb der Nachteil einer solchen Entschließung allein ihren Urheber treffen muß. Ebenso sicher aber besteht ein Unterschied zwischen diesen Motivirrtumsfällen und denjenigen, bei denen die sich als unrichtig erweisende Vorstellung an einer sachlichen Grundlage anknüpft. Wenn überhaupt, dann verdient ein solcher für eine Willenserklärung ursächlicher Irrtum, eben weil er eine auch für die Außenwelt erkennbare Unterlage hat, weit eher rechtliche Beachtung, als jener rein subjektive Fehlschluß [96]).

So erklärt es sich, daß das BGB. in § 119 II bei einer Reihe von Irrtumsfällen die Anfechtung zuläßt, obwohl sie mindestens zum Teil einen bloßen Irrtum im Motiv enthalten: „Als Irrtum über den Inhalt der Erklärung gilt auch der Irrtum über solche Eigenschaften der Person oder Sache, die im Verkehr als wesentlich angesehen werden." Demnach kann derjenige, der beim Abschluß eines Rechtsgeschäfts das Bestehen oder Fehlen von Eigenschaften, die im Rechtsverkehr als erheblich angesehen werden, bei einer bestimmten Person oder Sache irrtümlich voraussetzte, seine Erklärung anfechten, sofern diese unrichtige Vorstellung für sein Handeln bestimmend war.

Abgesehen von den erörterten Gründen verdient der Inhalt dieser Bestimmung auch deswegen volle Billigung, weil ein Irrtum über gewisse erhebliche Eigenschaften für die Vertragsparteien nicht minder wichtig sein kann, als ein Irrtum über die abgegebene Erklärung. Wirtschaftlich unterscheidet sich ein solcher Irrtum kaum von dem regelmäßig zur Anfechtung berechtigenden Irrtum über die Identität der Person oder Sache [97]).

Rechtliche Beachtung kann dem Motivirrtum weiterhin immer dann geschenkt werden, wenn die Unrichtigkeit der für die Erklärung kausalen Vorstellung von dem Vertragsgegner bewußt zu seinem Vorteil ausgenutzt wurde [98]), wobei es gleichgültig ist, ob die Unrichtigkeit von dem Gegner selbst oder von einem Dritten mittels „arglistiger Täuschung" herbeigeführt wurde (§ 123 BGB.). Jede Rücksichtnahme auf den Erklärungsempfänger wäre in derartigen Fällen verfehlt, so daß die Anfechtung auch von dem Gegenstand des Irrtums (im Gegensatz zu den Fällen des § 119 II) und seiner objektiven Erheblichkeit nicht abhängig gemacht zu werden braucht.

---

95) Motive Bd. V, S. 48. — Schmidt, Motivirrtum, S. 18 f.
96) Haußmann, a.a.O., S. 5 f.
97) von Tuhr; a.a.O., S. 578.
98) Jung; Bürgerliches Recht, S. 596.

Wenn schließlich bei einer besonderen Art von Rechtsgeschäften, den letztwilligen Verfügungen, auch der bloße Irrtum im Motiv regelmäßig als Anfechtungsgrund anerkannt wird (§§ 2078 II, 2079 BGB.), so hat dies dort seine berechtigten Gründe. Schutzwürdige Interessen eines Geschäftsgegners, die allgemein die Berücksichtigung des wahren Willens des Erklärenden verbieten, bestehen bei den Verfügungen von Todes wegen nicht. Für einen besonderen Vertrauensschutz der vom Erblasser bedachten Person fehlt es an einem hinreichenden Bedürfnis. Eine in der letztwilligen Verfügung niedergelegte Begünstigung oder Benachteiligung einer Person hat innere Berechtigung nur insoweit, als sie auf dem wahren, fehlerfrei zustandegekommenen Willensentschluß des Erblassers beruht. Ihn unabänderlich an sein Wort zu binden, wäre höchst ungerecht. Es würden dann die nachteiligen Folgen eines Irrtums meistens gerade diejenigen Personen treffen, die eigentlich begünstigt werden sollten[99]). — Außerdem besteht im Gegensatz zu den Rechtsgeschäften unter Lebenden bei den letztwilligen Anordnungen für den Bedachten keine Veranlassung, sich auf das vom Erblasser Erklärte zu verlassen. Er muß damit rechnen, daß die getroffene Verfügung vom Erblasser jeder Zeit durch Widerruf beseitigt werden kann. Aus diesem Grunde läßt § 2078 III BGB. ausdrücklich im Falle der Anfechtung die in § 122 BGB. festgesetzte Schadensersatzpflicht des Anfechtenden nicht eintreten. — Hätte der Erblasser bei Lebzeiten noch von dem ihm unterlaufenen Irrtum Kenntnis erlangt, so würde er sicher die seinem wahren Willen nicht entsprechende Verfügung widerrufen haben. Wenn deshalb der Gesetzgeber das auf einem Motivirrtum beruhende Testament anfechtbar, d. h. vernichtbar sein läßt, so tut er damit nur das, was der Erblasser jeder Zeit selbst hätte tun können und sicher auch getan hätte, wenn ihm der Fehler noch zu Lebzeiten aufgefallen wäre. So gesehen ist das auch im Falle eines Motivirrtums gegebene Anfechtungsrecht letzten Endes lediglich eine natürliche Folgerung aus dem Recht des freien Widerrufs letztwilliger Verfügungen[100]).

Neben den erwähnten Bestimmungen finden sich noch verschiedene Vorschriften im BGB., die dem Motivirrtum in bestimmten Einzeltatbeständen rechtliche Bedeutung beimessen (z. B. § 779, §§ 1333/4). Die Arbeit sieht jedoch an dieser Stelle ihre Aufgabe nicht darin, eine vollständige Aufzählung aller im BGB. geregelten Motivirrtumsfälle zu bringen. Im Hinblick auf den Gegenstand der Abhandlung kam es ihr vielmehr wesentlich darauf an, die leitenden Gesichtspunkte für die ausnahmsweise Beachtung des Motivirrtums im bürgerlichen Recht herauszustellen.

---

99) Oertmann; Geschäftsgrundlage, S. 90. - Motive Bd. V, S. 45.
100) Jung; a.a.O., S. 1114. — Schmidt; a.a.O., S. 20.

IV. Abschnitt.

Der Irrtum im Eisenbahn-Frachtrecht, insbesondere der Irrtumsbegriff der §§ 60 III a, 70 II EVO.

Mit der Darstellung des Irrtumsbegriffs als solchen und seiner Bedeutung im bürgerlichen Recht ist die Grundlage geschaffen, auf der eine Erörterung des auf dem Sondergebiet des Eisenbahnfrachtrechts auftretenden Irrtums aufbauen kann. Daß die geltende EVO. von 1928 erstmalig den Irrtumsbegriff in ihren §§ 60 III a und 70 II verwendet, und daß die Auslegung dieser Bestimmungen in Schrifttum und Rechtsprechung zu den verschiedensten Auffassungen geführt hat, konnte bereits mitgeteilt werden. Sie sind am Ende des I. Abschnitts in ihren Grundzügen dargestellt worden.

Angesichts dieser Vielzahl von Meinungen, die im einzelnen wiederum mehr oder weniger voneinander abweichen, hält es die vorliegende Arbeit nicht für zweckmäßig, einer vielfachen Übung folgend, eine erschöpfende Aufzählung sämtlicher vorhandener Ansichten den eigenen Ausführungen voranzustellen. Es würde für diese damit auch kaum etwas gewonnen sein, weil die meisten Autoren die Begründung ihrer Meinung in bescheidenstem Umfange halten. Nur wenige haben versucht, das Problem tiefer zu erfassen.

Unter diesen Umständen muß die Abhandlung mehr denn sonst ihre hauptsächlichste Aufgabe in einer eigenen Stellungnahme zu den umstrittenen Irrtumsvorschriften der EVO. sehen. Sie wird neue Wege suchen und finden müssen, um zu einer selbständigen Lösung jener Streitfrage zu gelangen. Bei der Begründung ihrer Auffassung wird sie indessen hinreichende Gelegenheit finden, auf die bisher bestehenden Ansichten hinzuweisen und sich mit ihnen auseinanderzusetzen. Soweit diese aber ohne Beeinträchtigung der Klarheit des Gedankenganges der Untersuchung nicht restlos von ihr erfaßt werden können, muß die von uns vertretene Ansicht als solche als Kritik jener Meinungen gelten.

Die bisherigen Ausführungen werden schon ergeben haben, daß den Gegenstand des soeben erwähnten Meinungsstreits eine Auslegungsfrage bildet. Darüber, welches der maßgebende Rechtsinhalt der §§ 60 III a, 70 II EVO. ist, gehen die Ansichten auseinander. Auf diese Frage gilt es nunmehr eine Antwort zu finden.

Der Auslegungstätigkeit stehen in jedem Falle mehrere Erkenntnismittel zur Verfügung. — Unmittelbares Ausdrucksmittel für den Willen des Gesetzgebers ist allein das Wort. Vom Wortlaut des Gesetzes hat daher die Auslegung auszugehen. Läßt dieser mehrere Deutungen zu, so bieten die Entstehungsgeschichte und der Zweck der einzelnen Vorschrift sowie ihr Zusammenhang mit anderen Bestimmungen aufschlußreiche Hinweise für ihren rechtlichen Gehalt. Aus einer Verbindung aller dieser Erkenntnismittel ein Ergebnis zu finden, welches dem Gerechtigkeitsempfinden am vollkommensten entspricht, ist dabei leitender Gesichtspunkt. Denn Recht und Gesetz sind keine Gegensätze, sondern sind konzentrischen

Kreisen vergleichbar, wobei das Gesetz den kleineren, das Recht den umfassenderen Kreis bedeutet. Diejenige Lösung verdient deshalb bei der genannten Auslegungsfrage als die richtige den Vorzug, der zufolge die Interessen der Eisenbahn und der Verfrachter einen möglichst gerechten Ausgleich finden.

A. Der Irrtumsbegriff des § 70 II EVO.

Im Hinblick auf die Bedeutung, welche der systematischen Stellung einer Vorschrift für deren Auslegung zukommt, wird es sich empfehlen, die beiden Irrtumsbestimmungen der EVO. einer gesonderten Betrachtung zu unterziehen. Das Schrifttum unterläßt freilich durchweg eine getrennte Behandlung. Ebenso beziehen sich die in der Begründung des Reichsverkehrsministeriums zur EVO. enthaltenen Ausführungen zu dem neuen Irrtumsbegriff gleichmäßig auf beide Irrtumsvorschriften. Der Grund liegt zweifellos darin, daß § 60 III a und § 70 II insoweit übereinstimmen, als sie beide eine Ausnahme von dem in § 57 EVO. aufgestellten Grundsatz der frachtbriefgemäßen Haftung des Absenders begründen sollen. Da aber beide Vorschriften sachlich Verschiedenes regeln und demzufolge auch in verschiedenem rechtlichem Zusammenhange auftauchen, erscheint uns eine getrennte Untersuchung gerechtfertigt.

Sie wird sich zunächst und zugleich hauptsächlich mit dem Irrtumsbegriff des § 70 II EVO. befassen müssen. Daß die weitaus meisten gerichtlichen Entscheidungen zu § 70 II ergangen sind und daß auch das Schrifttum sich vorwiegend mit jenem Irrtumsbegriff beschäftigt, deutet von vornherein auf diese Notwendigkeit hin. Beide Tatsachen können als ein Anzeichen dafür gewertet werden, daß der Irrtumsbegriff in jenem Zusammenhang nicht nur von größerer praktischer Bedeutung ist, sondern auch die größeren Auslegungsschwierigkeiten bietet.

1. Der rechtliche Zusammenhang des § 70 II.

Die dem Eisenbahnfrachtverkehr eigentümlichen Massenanträge auf Güterbeförderungen und die daraus sich ergebende Notwendigkeit, sie mit größtmöglicher Schnelligkeit abzuwickeln, lassen einen individuellen Vertragsabschluß nicht zu. Sie machten es erforderlich, den Vertragsschluß an die Erfüllung bestimmter Formen zu binden, die eine schnelle Abfertigung der Absender ermöglichen. Zu diesem Zwecke hat der Absender den Inhalt des einzelnen Vertrages, dessen Abschluß er beabsichtigt (Beförderung eines bestimmten Gutes in bestimmter Weise nach einem bestimmten Orte), vorher in dem Frachtbrief niederzulegen und diesen darauf zusammen mit dem Gut auf der Güterabfertigungsstelle abzugeben. Erst mit der Annahme von Gut und Frachtbrief ist der Frachtvertrag abgeschlossen. Die Eisenbahn nimmt ihrerseits sodann auf Grund der „Angaben und Erklärungen“ des Absenders im Frachtbrief nach Maßgabe der von ihr im voraus und allgemein aufgestellten Tarife die

Frachtberechnung vor. Nach Wahl des Absenders erhebt sie die Fracht entweder sogleich bei Vertragsabschluß vom Absender oder, was als die Regel angesehen werden kann, bei Ablieferung des Gutes vom Empfänger. Naturgemäß können nun sowohl dem Absender als auch dem Beamten oder Angestellten der Eisenbahn bei seiner Tätigkeit Fehler unterlaufen, so daß eine unrichtige Erhebung der Fracht auf zwei verschiedenen Ursachen beruhen kann:

1. Der Absender hat das Gut tarifgerecht bezeichnet. Die Bahn hat sodann aber der Frachtberechnung einen unrichtigen Tarif zugrundegelegt (z. B. infolge falscher Güterklassifikation oder Anwendung eines nicht mehr geltenden Tarifs) oder die Bahn hat sich unter Zugrundelegung des zutreffenden Tarifs bei der Ausrechnung der Fracht verrechnet. Derartige Tatbestände, in denen es sich um einen Fehler der Eisenbahn handelt, sucht § 70 I EVO. rechtlich zu erfassen, wenn er bestimmt: „Sind Fracht, Frachtzuschläge, Nebengebühren oder sonstige Kosten unrichtig oder gar nicht erhoben worden, so ist der Unterschiedsbetrag nachzuzahlen oder zu erstatten. Die Eisenbahn hat unverzüglich nach Feststellung des Irrtums den Verpflichteten zur Nachzahlung aufzufordern oder dem Berechtigten den zuviel erhobenen Betrag zu erstatten."

2. Der Absender hat das Gut unrichtig oder wenigstens unvollständig bezeichnet. — Wurde die Bahn dadurch in ihrer Frachtforderung verkürzt, so ist nach § 60 I EVO. (außer etwaigen Frachtzuschlägen) der Frachtunterschied vom Absender nachzuzahlen. Hat dagegen die Bahn aus jenem Grunde eine zu hohe Fracht berechnet, so greift die neue Bestimmung des § 70 II EVO. Platz: „Weist der Absender nach, daß seine Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief auf Irrtum beruhen, so kann die Rückzahlung der dadurch erwachsenen Mehrfracht verlangt werden" [101]).

2. Die Entstehungsgeschichte des § 70 II.

In der alten EVO. fehlte es an einer entsprechenden Bestimmung. Die Rechtsfolgen waren in einem solchen Falle streitig. Vereinzelt wurde zwar die Ansicht vertreten, daß aus dem Grunde, weil das Ergebnis, die Frachtüberhebung, genau das gleiche sei, wie bei einem Fehler der Bahn, ebenfalls auch eine Frachterstattung stattfinden müßte [102]). Die überwiegende Meinung erkannte dagegen einen Erstattungsanspruch nicht an. Sie hielt den § 57 EVO. für anwendbar, wonach der Absender der Eisenbahn für die Richtigkeit und Vollständigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen haftet, und alle Folgen trägt, die aus unrichtigen, ungenauen oder ungenügenden Frachtbriefeintragungen entspringen. Die Rechtsprechung suchte dieses unbefriedigende Ergebnis vielfach dadurch zu vermeiden, daß sie die Anforderungen an die Genauigkeit der Angaben nicht allzu hoch spannte, es genügen ließ, wenn

---

101) Eger in Mitt. d. JuHK. Berlin, 1928, S. 1057 f. - Kittel-Friebe-Hay; § 70, 2.

102) So z. B. Senckpiehl in EE. Bd. 22, S. 305.

der berechnende Beamte bei sorgfältiger Prüfung eine hinreichende Grundlage für die Anwendung des zutreffenden Tarifs hatte, und sogar verlangte, daß in dieser Richtung auftauchende Bedenken durch Rückfrage beim Absender zu klären seien[103]). Trotzdem blieben noch genügend Fälle, in denen dem Absender auch auf diesem Wege nicht zu helfen war, weil seine Angaben unzweifelhaft genau, aber zu seinem Nachteil unrichtig waren. Bei Einführung der EVO. von 1928 wurde deswegen aus Kreisen der Verkehrtreibenden der Antrag gestellt, dem § 57 EVO. einen Zusatz anzufügen, demzufolge die Haftung für die Frachtbriefangaben ausgeschlossen sein sollte, „wenn die Angaben und Erklärungen des Absenders einen offensichtlichen Irrtum darstellen und der Eisenbahn ein Schaden dadurch nicht entstanden ist"[104]). In den Verhandlungen des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrates, welche die Begutachtung des Entwurfes der EVO. zum Gegenstand hatten, ergab sich keine Einigkeit darüber, ob die gewünschte Ausnahmebestimmung am zweckmäßigsten in den § 57, den § 60 (Frachtzuschläge) oder in den § 70 hineingenommen würde[105]). Schließlich ließ der Gesetzgeber den Antrag in den neuen Bestimmungen der §§ 60 III a und 70 II seinen Niederschlag finden. Dem § 57 wurde ein Klammerhinweis auf diese beiden Vorschriften angefügt.

Die der Reichsratsvorlage beigegebene Begründung der EVO. durch das Reichsverkehrsministerium[106]) führt zu § 60 III a aus: „In Abweichung von dem bisherigen Rechtsgrundsatz darf ein Frachtzuschlag weder vom Absender noch vom Empfänger erhoben werden, wenn der Absender nachweist, daß seine Frachtbriefangaben auf einem Irrtum beruhen. Diese neue Bestimmung, die einem dringenden Wunsche der Wirtschaft entspricht, bezweckt, die jetzige strenge Haftung der Verfrachter für ihre Frachtbriefangaben in solchen Fällen zu mildern, in denen die Unrichtigkeit der Angaben auf Umständen beruht, die als entschuldbar anzusehen sind. In derartigen Fällen ist schon bisher vielfach aus Billigkeitsgründen von der Einziehung der Zuschläge abgesehen worden.

Die Befreiung von der Zahlung des Frachtzuschlags tritt nicht bei jedem Versehen, sondern nur dann ein, wenn es sich um einen Irrtum (§ 119 BGB.) handelt. Die in den §§ 119 -121 BGB. für die Anfechtung wegen Irrtums aufgestellten Voraussetzungen, insbesondere das Erfordernis der unverzüglichen Anfechtung, gelten hier ebenfalls."

Zu § 70 II ist sodann bemerkt, daß dieser „entsprechend der neuen Bestimmung in § 60 III a dem Absender oder Empfänger die Möglichkeit gibt, die durch einen Irrtum des Absenders bei den Frachtbriefangaben

103) RG. vom 1. 4. 1925 in EE. 43, S. 101. — RG. vom 24. 4. 1926 in Verk. Rdsch. Bd. VI, Sp. 139 — RG. Bd. 113, S. 275.

104) Mitgeteilt von v. Kienitz in ZVDE. 1932, S. 130.

105) Mitgeteilt von J. F. in ZVDE. 1933, S. 833 unter Bezugnahme auf die Niederschrift über die Sitzung des Ständigen Ausschusses des Reichseisenbahnrates in Berlin am 9. März 1928, S. 6 f.

106) Abgedruckt bei Kittel-Friebe-Hay als Anhang I.

erwachsene Mehrfracht zurückzufordern." Im übrigen wird auf die Begründung zu § 60 III a verwiesen.

Überblickt man Gesetzesantrag, Gesetzesbegründung und Gesetzeswortlaut, so fällt es auf, daß der Inhalt in jedem Falle ein anderer ist. Angesichts dieser Tatsache kann es nicht mehr verwunderlich sein, daß der Begriff des Irrtums im Eisenbahnfrachtrecht eine so verschiedenartige Auslegung in Wissenschaft und Praxis erfahren hat.

3. Die enge Auslegung des § 70 II (entsprechend § 119 I BGB.).

Wie schon am Ende des I. Abschnittes angedeutet worden ist, wird namentlich im Hinblick auf den zweiten Absatz der Begründung zu den §§ 60 III a, 70 II von der Eisenbahn und auch von der wohl überwiegenden Anzahl der gerichtlichen Entscheidungen der Standpunkt vertreten, daß der Irrtumsbegriff der EVO. eng auszulegen ist; das soll heißen, daß er sich begrifflich mit dem nach § 119 I BGB. rechtlich erheblichen Irrtum deckt.

a) Begründung.

Diese Auffassung gründet sich zutiefst darauf, daß das Eisenbahnfrachtrecht ein Teilgebiet des bürgerlichen Rechts darstellt. Infolgedessen seien auf die Frachtverträge genau so wie auf jeden anderen bürgerlichrechtlichen Vertrag die allgemeinen Bestimmungen des BGB. anzuwenden. Dies gelte, da sich der Eisenbahnfrachtvertrag wie jeder andere zweiseitige Vertrag aus zwei Willenserklärungen zusammensetze, insbesondere auch für die §§ 119 ff. BGB. Solange der Zusammenhang der EVO. mit dem HGB. und darüber hinaus mit den allgemeinen Bestimmungen des BGB. nicht geleugnet werden könne, sei davon auszugehen, daß der sowohl hier wie dort verwendete Irrtumsbegriff die gleiche Bedeutung habe. Es sei daher auch nicht notwendig gewesen, in der EVO. selbst die begriffliche Anlehnung des Irrtums an § 119 BGB. hervorzuheben, wenn auch dadurch Zweifel vermieden worden wären. Die Begründung zur EVO. betone jedoch ausdrücklich, daß es sich um einen „Irrtum" im Sinne der §§ 119 ff. BGB. handeln müsse. Beim Irrtum im Motiv und beim Versehen finde er deshalb seine Grenze [107]).

b) Unzutreffender Widerlegungsversuch.

Gegen diese Begründung wird bisweilen von Vertretern einer umfassenderen Auslegung des frachtrechtlichen Irrtumsbegriffs angeführt, daß die Irrtumsvorschriften des BGB. nur für einen Teil des Frachtbriefs passen, weil sie sich allein auf Willenserklärungen beziehen. Die

---

107) So Unverzagt in ZVDE., 1931, S. 922 ff.; 1932, S. 980 ff. J. F. in ZVDE., 1933, S. 833 ff. — Auch v. Kienitz in ZVDE. 1932, S. 129 ff., S. 409 ff., S. 819 ff.; EE. 53, S. 209 ff.

EVO. unterscheide aber innerhalb der Frachtbriefeintragungen zwischen „Angaben" und „Erklärungen", was auf eine verschiedene Bedeutung schließen lasse. Die „Angaben" enthielten nur eine Beschreibung des Gutes, durch dessen Übergabe der Frachtvertrag abgeschlossen werde. Auf sie könnten die nur auf Willenserklärungen zugeschnittenen Bestimmungen des BGB. sinngemäß keine Anwendung finden. Solche Tatsachenangaben seien entweder richtig oder falsch und dann „jederzeit zu berichtigen, nicht unverzüglich anzufechten." Bei lediglich entsprechender Anwendung der Irrtumsvorschriften des BGB. würde sich demnach das merkwürdige Ergebnis herausstellen müssen, daß diese im Falle des § 70 II EVO. nur bei den „Erklärungen" herangezogen werden könnten [108]).

An diesem Einwand ist nur soviel richtig, daß die „Angaben", soweit sie das Gut betreffen, zum größten Teil jedenfalls etwas bezeichnen, was das Gut in sich schon darstellt, während alles andere, sei es nun von der EVO. „Angabe" oder „Erklärung" genannt, demgegenüber etwas zusätzlich Erklärtes bedeutet. Daß aber die von der EVO. vorgenommene Unterscheidung der Frachtbriefeintragungen in Angaben und Erklärungen einen grundlegenden rechtlichen Unterschied ausmachen soll, und daß insbesondere die Angaben über Inhalt und Menge des Gutes nicht der freien Willensbestimmung des Absenders unterliegen und deshalb keine Willenserklärungen sind, wie Senckpiehl meint, ist nicht einzusehen. Die Willenserklärung des Absenders ist in jedem Falle als eine einheitliche aufzufassen. Sein Vertragsangebot richtet sich stets auf die Beförderung eines bestimmten Gutes in bestimmter Weise nach einem bestimmten Orte. Daß der Absender es nach Maßgabe des § 56 I Ziff. a—e EVO. in einem bestimmten Mindestumfang im Frachtbrief niederlegen und daß er dabei auch das Gut namentlich nach Inhalt und Menge bezeichnen muß, ist eine lediglich aus abfertigungstechnischen Gründen gebotene Besonderheit des Eisenbahnfrachtverkehrs. Sie kann aber an der einheitlichen Struktur seiner Willenserklärung nichts ändern. Gerade die nähere Bezeichnung der Sendung, welche erst den Gegenstand des Beförderungsvertrages ergibt, bildet einen untrennbaren Bestandteil der Erklärung des Absenders. — Jenes Argument ist also widerspruchsvoll und daher keineswegs geeignet, die enge Auslegung des Irrtumsbegriffes in der EVO. zu erschüttern.

c) Anwendungsfälle des § 70 II.

Nach der eng auslegenden Auffassung kann eine Frachterstattung vom Absender gemäß § 70 II nur dann verlangt werden, wenn er nachweist, daß er sich bei seinen Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief in einem Irrtum im Sinne des § 119 BGB. befand. Nur der vom Absender geführte Nachweis eines Irrtums über seine Eintragungshand-

108) So Goltermann in EE. 53, S. 22 ff. — Senckpiehl in SSZ., S. 565 ff.

lung oder über den Inhalt seiner Eintragung (Angaben oder Erklärungen) soll also die Rechtsfolgen des § 70 II EVO. nach sich ziehen [109]).

Einen Irrtum über die Eintragungshandlung stellen zunächst einmal die Fälle dar, in denen sich der Absender bei der Angabe des Inhalts, des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung verschreibt. Nicht anders ist es zu beurteilen, wenn der Absender die Inhaltsangaben wegen der im Tarif vorgeschriebenen ausführlichen Fassung durch Benutzung von Stempeln zu machen pflegt und dabei aus Versehen einen falschen greift. Das gleiche muß ferner stets gelten, wenn der Absender beim Diktat oder bei der Angabe gegenüber einem Gehilfen oder Bahnbeamten, welcher die Eintragung macht, sich verspricht. Die Rückzahlung zuviel erhobener Fracht wird indessen auch dann beansprucht werden können, wenn der Irrtum in der Erklärungshandlung die Angabe des Bestimmungsbahnhofs betraf. Nur muß der Fehler so rechtzeitig bei der Bahn geltendgemacht worden sein, daß die Beförderung nach der versehentlich angegebenen entfernteren Station noch nicht ausgeführt war. — Hat der Absender einem Bediensteten die Ausfüllung des Frachtbriefs in genau bestimmter Weise aufgetragen, so daß dieser rechtlich gesehen lediglich Botenstellung einnimmt, wurden die Angaben jedoch von ihm unbewußt entstellt, so müßte unter entsprechender Anwendung des § 120 BGB. eine Frachterstattung in gleichem Maße wie in den vorher genannten Fällen stattfinden.

Ein Irrtum des Absenders über den Inhalt seiner Angabe oder Erklärung wird praktisch hauptsächlich bei der Beschreibung der Sendung auftreten. Der Absender bezeichnet Kleie fälschlich als Mehl und ähnliches. — Ein Inhaltsirrtum ist ferner z. B. dann als gegeben anzusehen, wenn der Absender einen Frachtbrief in der Annahme unterschreibt, daß die von seinem Angestellten gemachten Eintragungen zutreffend seien.

Sämtliche Beispiele weisen ein Gemeinsames auf. Der Irrtum bezieht sich immer nur auf eine oder auch mehrere der einzelnen Angaben bzw. Erklärungen. Da sie jedoch Bestandteile der einheitlichen, auf Abschluß eines Frachtvertrages gerichteten Willenserklärung des Absenders bilden, wird diese insofern von jenem Irrtum ebenfalls betroffen.

Der umgekehrte Fall, daß die Angaben und Erklärungen im einzelnen fehlerfrei zustandegekommen sind, daß sich der Absender aber hinsichtlich seiner als Einheit gesehenen Willenserklärung in einem Irrtum über die Erklärungshandlung befindet, ist deshalb nicht denkbar. Immerhin theoretisch denkbar, wenn auch praktisch nicht allzu häufig, ist lediglich der Fall, daß sich der Absender in einem Irrtum über den Inhalt seiner als Ganzes betrachteten Willenserklärung befindet. Der Absender gibt z. B. bei der Abfertigungsstelle mehrere Güter auf, darunter auch das Gut X. Da er den Abruf dieses Gutes für bevorstehend hält, will er es der Bahn zunächst nur in Verwahrung geben. Zusammen mit den übrigen Frachtbriefen hat er versehentlich auch den das Gut X

109) So z. B. Blume-Weirauch; § 60, Anm. 15. — Unverzagt in ZVDE. 1931, S. 922 ff.; 1932, S. 980 ff. — LG. Stettin in EE. 52, S. 266 f.

betreffenden Brief, welchen er schon mit jenen zugleich ausgefüllt hatte, abgegeben, wodurch bezüglich des Gutes X ebenfalls ein Frachtvertrag zustande kam. Der Anspruch des Absenders auf Erstattung des zuviel gezahlten Betrages ergibt sich in diesem Falle unmittelbar aus den §§ 119 ff. BGB. Denn § 70 II EVO. bezieht sich nur auf den Irrtum bei den einzelnen Angaben und Erklärungen im Frachtbrief. Der Absender kann also den Frachtvertrag hinsichtlich des Gutes X in seinem ganzen Umfange durch Anfechtung zur Aufhebung bringen und die gezahlte Fracht bis zu dem Betrage herausverlangen, welcher der Bahn für die Verwahrung oder gegebenenfalls auch für eine teilweise Ausführung der Beförderung nach § 122 BGB. als Vertrauensinteresse zusteht.

d) Die Besonderheit der Anwendungsfälle des § 70 II gegenüber den allgemeinvertraglichen Irrtumsfällen.

So verschiedenartig die angeführten Fälle eines Irrtums bei der Frachtbrief**teil**erklärung auch im einzelnen sind, so ist ihr Vorkommen in der Praxis im Verhältnis zu anderen, später zu erörternden trotzdem nicht allzu häufig. Es liegt darum die Frage nahe, ob gerade diese Fälle es waren, welche die Einführung des § 70 II EVO. erforderlich machten; m. a. W. ob diese Bestimmung überhaupt notwendig war, um jene Fälle rechtlich zu erfassen.

Ein wesentlicher Unterschied jener, wie überhaupt aller Irrtumsfälle, welche bei der einzelnen Frachtbriefangabe auftreten, gegenüber denen des bürgerlichen Rechts besteht freilich darin, daß der Irrtum der Sachlage entsprechend bisweilen erst während der Ausführung des Vertrages, meistens sogar erst nach vollständiger Abwicklung desselben geltend gemacht werden wird. Einen bereits erfüllten Vertrag rückläufig nichtig werden zu lassen, wie es die Anfechtung nach bürgerlichem Recht zur Folge haben würde, wäre keine glückliche Lösung. Es müßte sodann künstlich das gleichzeitige Aufleben eines neuen Frachtvertrages angenommen werden, dem die richtigen Frachtbriefangaben zugrundezulegen wären. Denn das Interesse des irrenden Absenders geht nicht dahin, die endgültige Aufhebung des Frachtvertrages zu erreichen. Damit wäre ihm nicht gedient. Die Beförderung des Gutes will er. Es kommt ihm lediglich darauf an, in dem bestehenbleibenden Rechtsgeschäft seine auf Irrtum beruhende Erklärung (Angabe) durch die richtige zu ersetzen. Deshalb sind in § 70 II EVO. die Folgen eines geltendgemachten Irrtums nur insoweit an die Anfechtungsfolgen des BGB. angelehnt, als nicht der ganze Frachtvertrag, sondern nur die einzelne irrige Erklärung des Absenders rückgängig gemacht wird, indem an ihre Stelle die objektiv zutreffende Angabe tritt [110]).

---

110) Hay in Mitt. d. JuHK. Berlin 1928, S. 1109 ff. Kittel-Friebe-Hay; § 60, Anm. 12 II.

Bei enger Auslegung würde § 70 II EVO. demnach nichts weiter enthalten, als die ausdrückliche Feststellung, daß die Irrtumsvorschriften des BGB. entsprechend den dargestellten besonderen Verhältnissen beim Eisenbahnfrachtvertrag auf die Frachtbriefangaben und -erklärungen nur sinngemäße Anwendung finden. Zu diesem Ergebnis könnte man aber schon mittels analoger Anwendung der §§ 119 ff. BGB. gelangen, ohne daß es ausdrücklich in § 70 II EVO. hätte bestimmt werden müssen [111]). So hält z. B. das Urteil des OLG. Naumburg vom 8. 12. 1925 [112]) eine Anfechtung nach den ergänzenden allgemeinen Vorschriften des BGB. für möglich. Auch die Vertreter der Auffassung, daß der Irrtumsbegriff des § 70 II EVO. mit dem des § 119 BGB. identisch sei, geben selbst zu, daß „in diesen Fällen schon vor Änderung der EVO. ein Anfechtungsrecht nach allgemeinen Grundsätzen bestanden hätte“ [113]), und daß bei einer solchen „engen Auslegung des Irrtums nur eine beschränkte Anzahl von Fällen getroffen werden würde“ [114]).

4. Die weite Auslegung des § 70 II.

a) Die Begründung der weiten Auslegung bei den **unrichtigen** Frachtbriefangaben.

I. Wortlaut und Zweck des § 70 II.

Wäre es der Wille des Gesetzgebers gewesen, unter dem Irrtum i. S. des § 70 II EVO. nur den Irrtum des § 119 BGB. zu verstehen, so hätte es zum mindesten sehr nahe gelegen, jene Bestimmung dem § 119 BGB. in der Formulierung anzupassen oder wenigstens im Gesetzeswortlaut auf diesen zu verweisen. Man wird hiergegen vielleicht einwenden, die Begründung zu den §§ 60 III a, 70 II EVO. enthalte ausdrücklich die Beschränkung des Irrtumsbegriffes auf den des § 119 BGB. Das ist zwar richtig, aber für die Auslegung nicht zwingend. Denn die Gesetzesmaterialien sind nicht das Gesetz selbst und haben deswegen keine selbständige Bedeutung. — Man darf ihnen entscheidendes Gewicht namentlich dann nicht beilegen, wenn sie, wie die erwähnte Begründung, in sich widerspruchsvoll sind. Diese hebt nämlich zunächst hervor, daß die Neuerung einem dringenden Wunsche der Wirtschaft entspreche, indem sie die strenge Haftung der Verfrachter für ihre Frachtbriefangaben zu mildern bezwecke. Dies läßt eine uneingeschränkte Auslegung des Irrtumsbegriffs als beabsichtigt erscheinen. Wenn die Begründung dann fortfährt, es müsse sich um einen Irrtum i. S. des § 119 BGB. handeln, so kann das zum mindesten nicht im Falle des § 70 II eine „Abweichung von dem bisherigen Rechtsgrundsatz“, sondern höchstens eine Klarstellung

111) Goltermann in ZVDE. 1932, S. 701.
112) EE. Bd. 43, S. 317.
113) J. F. in ZVDE. 1933, S. 834.
114) Unverzagt in ZVDE. 1932, S. 983.

sein[115]). Denn in den von § 119 BGB. umfaßten Irrtumsfällen war eine Frachterstattung schon vorher Rechtens. Sodann bringt die Begründung die Frage der Entschuldbarkeit mit dem bürgerlich-rechtlichen Irrtum in unverständlichen Zusammenhang. Wie wir bei dessen Erörterung sahen, ist die Entschuldbarkeit des Irrtums nicht zur Voraussetzung seiner Erheblichkeit gemacht. Wo schließlich die Grenze zwischen Versehen und Irrtum liegen soll, ist unerfindlich. Nach unseren Feststellungen besteht überhaupt kein begrifflicher Unterschied. — Den sog. Motiven einer Gesetzesvorschrift darf man vollends dann nicht folgen, wenn überwiegende Gründe des Wortlauts, der Entstehungsgeschichte, des mit ihrer Einführung verfolgten Zwecks, sowie Billigkeitserwägungen auf eine andere Auslegung hinweisen.

Bei der Einführung des § 70 II ging, wie der Rückblick auf seine Entstehungsgeschichte ergab, die Absicht des Gesetzgebers ohne Zweifel dahin, die Rechtsstellung des Absenders entsprechend dem aus Verfrachterkreisen vorgebrachten Wunsche zu v e r b e s s e r n. Soviel wenigstens bringt auch die Begründung klar zum Ausdruck. Dieser Zweck würde indessen nicht erreicht worden sein, wenn der Irrtumsbegriff des § 70 II EVO. im Sinne des § 119 BGB. aufzufassen wäre. Auch nach seinem Wortlaut enthält § 70 II EVO. keine Beschränkung des Irrtums auf die beiden Irrtumsformen, welche in § 119 BGB. als regelmäßig allein rechtlich erheblich aufgeführt sind. Im Hinblick darauf muß davon ausgegangen werden, daß der verwendete Irrtumsbegriff in vollem Umfange gelten, d. h. den Motivirrtum in gleicher Weise umfassen sollte. Es bleibt freilich bei einer solchen Annahme zu prüfen, ob ihr nicht rechtliche Bedenken oder Billigkeitserwägungen entgegenstehen.

II. Der Motivirrtum beim Eisenbahnfrachtvertrag.

Voraussetzung für eine zutreffende Entscheidung jener Frage ist die Erkenntnis, daß entsprechend den besonderen Verhältnissen des Eisenbahnfrachtvertrages bei diesem zwei grundlegend verschiedene Arten von Motivirrtumsfällen zu unterscheiden sind.

aa) Der Motivirrtum beim Vertrag als Ganzem.

Zunächst gibt es eine Gruppe von Motivirrtumsfällen, deren Besonderheit darin besteht, daß die unrichtige Vorstellung als Motiv sich auf den Eisenbahnfrachtvertrag schlechthin, als Ganzes gesehen, bezog. Ohne diesen Irrtum wäre der Wille zum Vertragsschluß überhaupt nicht oder doch nicht in der konkreten Form zur Entstehung gelangt. — Als Beispiele seien folgende genannt: A nimmt fälschlich an, daß die Beförderung des Gutes X nach Y durch die Bahn sich billiger stelle als auf dem Wasserwege, und schließt deshalb mit der Bahn den Frachtvertrag.

---

115) So auch Goltermann in EE. Bd. 53, S. 24. Adolph, S. 34.

— B glaubt, C hätte 1000 kg Getreide angefordert und gibt deshalb diese Menge zur Beförderung auf, während die Bestellung nur auf 800 kg lautete. D bestellt bei der Bahn einen gedeckten Wagen, weil er die Beförderung mit einem solchen für billiger hält als mit offenem Wagen.

In sämtlichen angeführten Fällen, die wir in wesensgleicher Gestalt bei jeder Vertragsart antreffen, verbietet sich eine Anfechtung des Vertrages aus den bei der Erörterung des Motivirrtums erwähnten allgemeingültigen Gründen. Ob die Bahn von sich aus ein Entgegenkommen zeigen und nicht am Vertrage festhalten wird, bleibt ihrem Ermessen vorbehalten. Es würde dies namentlich dann ohne nennenswerten Schaden für die Eisenbahn möglich sein, solange sie noch nicht der Willenserklärung des Absenders entsprechende Maßnahmen getroffen hat. Ein Rechtsanspruch des Absenders auf Rückgängigmachung des Vertrages kann jedoch keinesfalls anerkannt werden. Jene Fälle waren es also zweifellos ebenfalls nicht, deren Regelung mit der Einführung des § 70 II EVO. bezweckt werden sollte.

bb) Der Motivirrtum bei der einzelnen Frachtbrieferklärung.

Bei der Betrachtung des Erklärungsirrtums im Eisenbahnfrachtrecht ergaben sich neben den seltenen Fällen, in denen sich der Irrtum auf den Inhalt der Willenserklärung als Ganzes bezog, zahlreiche Fälle, bei denen der Irrtum nur die einzelne Frachtbrief (teil) erklärung betraf. Jene Fälle waren unmittelbar nach den allgemeinen Vorschriften des BGB. zu entscheiden, bei diesen hätte auch ohne § 70 II EVO. durch analoge Anwendung der §§ 119 ff. BGB. eine billige Entscheidung getroffen werden können. — Der den Eisenbahnfrachtvertrag als Ganzes betreffende Motivirrtum ist aus allgemeinrechtlichen Erwägungen heraus rechtlich bedeutungslos. Wenn nun § 70 II EVO. denkbarerweise überhaupt einen Motivirrtum umfassen soll, so kann es nur noch der einer einzelnen Frachtbriefangabe zugrundeliegende (Motiv-)Irrtum sein.

Das Eigentümliche des Erklärungsirrtums bei der einzelnen Frachtbriefangabe besteht darin, daß Eintragungswille und Eintragung auseinanderfallen. Ein Motivirrtum liegt dagegen nach der von uns in den vorhergehenden Abschnitten gewonnenen Erkenntnis bei der einzelnen Frachtbriefangabe dann vor, wenn der Absender zwar einträgt, was er eintragen wollte; wenn er aber bei richtiger Vorstellung eine anders lautende Eintragung gewollt und infolgedessen auch vollzogen hätte. Fälle dieser Art sind in der Praxis die weitaus häufigsten. Sie treten dabei so gut wie ausschließlich bei der für den Frachtvertrag wichtigsten und daher auch äußerlich umfangreichsten Frachtbriefangabe, der Bezeichnung der Sendung, auf (vgl. § 56 I d EVO.). Von dem Motivirrtum, welcher dem Frachtvertrag als Ganzem zugrundeliegt, unterscheiden sie sich wesentlich dadurch, daß sie einen Zwiespalt aufweisen zwischen dem Gut seiner objektiven Beschaffenheit nach und der Beschaffenheit, wie sie sich aus der Bezeichnung im Frachtbrief ergibt.

Der Absender ist beispielsweise der irrigen Auffassung, daß der Inhalt einer Wagenladung aus Holzkästen besteht, und gibt deshalb als Inhalt Holzkästen anstatt richtig Holzfässer an. — Er nimmt als Gewicht der Sendung 19 000 kg an, und macht demgemäß die Angabe im Frachtbrief, während das Gewicht tatsächlich nur 17 000 kg beträgt. — Als Ladegewicht des verwendeten Wagens trägt der Absender infolge unrichtiger Vorstellung 20 000 kg statt 15 000 kg ein — oder er ist der unzutreffenden Meinung, die Sendung werde in einen gedeckten Wagen verladen, und macht eine entsprechende Eintragung.

Daß somit beim Eisenbahnfrachtvertrag zwei grundverschiedene Arten von Motivirrtumsfällen zu unterscheiden sind, ist von dem bisherigen Schrifttum offenbar nicht erkannt worden. Jedenfalls ist an keiner Stelle eine scharfe Trennung dieser Fälle durchgeführt, obwohl gerade sie erst den Schlüssel zu einer vollinhaltlichen Würdigung des § 70 II EVO. bietet.

1. Gründe für die Erfassung des Motivirrtums durch § 70 II.

Überschaut man die Entstehungsgeschichte und den Zweck des § 70 II EVO., so wird es sich nicht leugnen lassen, daß in erster Linie gerade die soeben dargestellten Fälle eines Motivirrtums von jener Vorschrift erfaßt werden sollten. Denn vor Einführung des § 70 II EVO. glaubte die herrschende Ansicht, in derartigen Fällen im Hinblick auf den in § 57 EVO. aufgestellten Haftungsgrundsatz mangels einer Ausnahmebestimmung einen Frachterstattungsanspruch nicht anerkennen zu können. Man versuchte zwar, wie sich zeigte, auf Umwegen jenes der Billigkeit widersprechende Ergebnis zu vermeiden; jedoch nicht immer mit Erfolg. Bei der Neufassung der EVO. wurde deshalb von Verfrachterkreisen der früher erwähnte Zusatz zu § 57 EVO. gewünscht, welcher sodann in dem § 70 II rechtliche Gestalt annahm.

Gegen die Berücksichtigung des Motivirrtums im Rahmen des § 70 II EVO. wird geltend gemacht, es sei dem Verkehrsleben unzuträglich, wenn der eine Teil nachträglich berechtigt sein soll, sich wegen Irrtums von seinen Erklärungen frei zu machen. Man dürfe diese nicht einseitig auf eine geänderte Grundlage stellen und dadurch das Wagnis des Geschäftes ganz oder teilweise auf den Vertragsgegner abwälzen. Dieser Gesichtspunkt müsse bei Geschäften, die wie der Eisenbahnfrachtvertrag rasch, massenhaft und deshalb nach Schablone abgewickelt werden, in verstärktem Maße gelten. Ein Irrtum im Beweggrund sei deshalb nicht als ausreichend anzusehen, den Absender von der Haftung für seine Frachtbriefangaben zu befreien [116]).

Soweit sich diese Gründe auf den Motivirrtum beziehen, welcher dem Frachtvertrag als Ganzem zugrundeliegt, sind sie bereits als zutreffend anerkannt worden. Die Einwendungen sind uns aber gleichzeitig ein Beweis dafür, daß von ihren Urhebern die vorhin erörterte Verschieden-

116) J. F. in ZVDE. 1933, S. 834 f. — Ähnlich auch Unverzagt in ZVDE. 1931, S. 928.

heit der beim Eisenbahnfrachtvertrag auftretenden Motivirrtumsfälle völlig verkannt wurde. Sonst wären jene Gründe sicherlich nicht geltend gemacht worden, da sie den nur die einzelne Frachtbriefeintragung betreffenden Motivirrtum nicht im geringsten treffen. Denn in einem solchen Falle ist die Interessenlage der Parteien eine wesentlich andere. Bei dessen Berücksichtigung kann von einer Abwälzung des Geschäftswagnisses auf den Vertragsgegner nicht die Rede sein. Der Eisenbahn wird nicht der Schaden, der aus einer Fehlerhaftigkeit des Denkprozesses auf Seiten des Absenders entspringt, aufgebürdet, sondern es wird lediglich vermieden, daß sie aus einem solchen Irrtum einen unberechtigten Vorteil zieht. Es würde dem Billigkeitsgefühl widersprechen, wenn der Bahn im Endergebnis eine höhere Fracht zufließt, als der von ihr erbrachten Beförderungsleistung entspricht. Auch das bürgerliche Recht läßt, wie wir sahen, den Motivirrtum immer dann rechtlich erheblich sein, wenn die Billigkeit es verlangt, m. a. W. wenn begründete Interessen des Geschäftsgegners dem nicht im Wege stehen. Wo es aber der Bahn durch § 70 II nicht verwehrt ist, ihren etwaigen Vertrauensschaden gemäß § 57 EVO. von der „Mehrfracht" abzuziehen, bleibt es unerfindlich, welcher Art die Rücksichten noch sein können, die im Falle irriger Angaben des Absenders auf die Bahn zu nehmen sind.

2. Insbesondere die sachliche Übereinstimmung mit dem Erklärungsirrtum bei der einzelnen Frachtbriefangabe.

Vor allem ist es folgender Gesichtspunkt, welcher zu einer weiten Auslegung des § 70 II, die auch den Motivirrtum umfaßt, zwingt. Erklärungsirrtum und Motivirrtum bei der die Sendung betreffenden Frachtbriefangabe weisen das gemeinsame Merkmal auf, daß sie einen Zwiespalt zwischen dem Gut nach seiner objektiven Beschaffenheit und seiner Bezeichnung im Frachtbrief, welche der Frachtberechnung zugrundegelegt wird, herbeiführen. Sie laufen daher im Grunde auf ein gleiches Ergebnis hinaus: die unrichtige Bezeichnung der Sendung, der zufolge eine zu hohe Fracht erhoben wird. Angesichts dieser sachlichen Übereinstimmung aber wäre es unverständlich, wenn nur in den erstgenannten Fällen ein Anspruch auf Frachterstattung bestehen sollte.

III. Der Irrtumsbegriff des § 70 I EVO.

Gründe des rechtlichen Zusammenhangs legen es nahe, bei der Auslegung des § 70 II abschließend noch einen kurzen Blick auf den vorhergehenden Absatz I zu werfen, weil dort die EVO. ebenfalls den Irrtumsbegriff verwendet. Als Irrtum bezeichnet sie den Fall, daß Fracht, Frachtzuschläge, Nebengebühren oder sonstige Kosten von der Bahn unrichtig oder gar nicht erhoben worden sind. Der Irrtumsbegriff i. S. des § 70 I EVO. ist also in der Bedeutung eines bei der Erhebung der Fracht vorgekommenen Fehlers der Eisenbahn aufzufassen. Das Auftreten eines solchen Fehlers ist aus den mannigfachsten Gründen möglich.

Von Kienitz[117]) meint, es handele sich dort keineswegs allemal um einen Irrtum im Rechtssinne, worunter er als Vertreter der engen Auslegung nur die beiden in § 119 BGB. genannten Irrtumsarten verstehen will. Darüber hinaus läßt sich sogar sagen, daß ein Irrtum i. S. des § 119 BGB. in diesem Zusammenhange kaum denkbar ist. In den meisten Fällen wird eine unrichtige Frachterhebung in einer unrichtigen Frachtberechnung ihre Ursache haben. Ein Fehler in der Berechnung des Preises hat grundsätzlich für eine Erklärung als Irrtum im Beweggrund zu gelten. Wenn aber der Gesetzgeber auch die unterbliebene Frachterhebung als Irrtum bezeichnet, so muß er schon — diesen Begriff lediglich im Sinne des gewöhnlichen Sprachgebrauchs verwendend — von der Voraussetzung ausgegangen sein, daß für den Bahnbeamten das Motiv zur Aushändigung des Frachtbriefs mit erteilter Quittung jeweils die Vorstellung ist, daß sämtliche der Bahn aus dem Vertrag zustehenden Ansprüche durch Bezahlung ordnungsmäßig abgegolten sind. Nur bei einer derartig weiten Abgrenzung seines Vorstellungsbereichs ist es überhaupt begrifflich möglich, in allen Fällen unrichtiger oder unterlassener Frachterhebung von einem Irrtum der Bahn zu reden. Daraus ergibt sich, daß der Irrtumsbegriff in § 70 I mit dem des § 119 BGB. in keiner Weise etwas gemein hat. Das OLG. Hamburg[118]) sieht in dieser Tatsache ein weiteres gewichtiges Argument für die weite Auslegung des Irrtums in § 70 II. Diese Beweisführung ist jedoch nicht zwingend. Die nähere Betrachtung des § 70 I lehrt nämlich, daß der Irrtumsbegriff dort überhaupt nicht als Rechtsbegriff, d. h. als Begriff mit selbständiger rechtlicher Bedeutung, angesehen werden darf. Denn die Rechtsfolgen des § 70 I sind infolge unglücklicher Formulierung der Bestimmung nur äußerlich an den „Irrtum" geknüpft, sie sind im Grunde aber nicht durch ihn bedingt. § 70 I der alten EVO. konnte eine inhaltlich gleiche Bestimmung treffen, ohne daß sie den Irrtumsbegriff benutzte. Auch in der gegenwärtigen Fassung des § 70 I ist der Irrtumsbegriff vollkommen überflüssig. Er ließe sich dort jederzeit entfernen, ohne daß sich deswegen an dem Inhalt der Bestimmung irgendetwas änderte. Daraus geht klar hervor, daß nicht der Irrtum, sondern die Frachterhebung, welche nicht mit den tatsächlichen Ansprüchen der Bahn übereinstimmt, die eigentliche Ursache dafür bildet, daß ein Unterschiedsbetrag vom Absender bezw. vom Empfänger nachzuzahlen oder von der Bahn zu erstatten ist[119]).

Der Irrtumsbegriff des § 70 I gestattet somit allein den negativen Schluß, daß er einer weiten Auslegung des Irrtums i. S. des § 70 II wenigstens nicht im Wege steht. Mehr darf aber nicht aus den dargelegten Gründen unserer Meinung nach aus § 70 I EVO. gefolgert werden.

117) EE. Bd. 53, S. 213.
118) Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 393 ff.
119) So im Ergebnis auch von Kienitz; EE. Bd. 53, S. 213.

IV. Vorläufiges Ergebnis.

Als Ergebnis der bisherigen Untersuchung hat sich demnach folgendes herausgestellt: die Vorschrift des § 70 II EVO. will nur den bei der einzelnen „Angabe oder Erklärung im Frachtbrief" auftretenden Irrtum rechtlich erfassen. Auf diesen aber bezieht sie sich unterschiedslos. Der Wortlaut des § 70 II, seine Entstehungsgeschichte und der mit seiner Einführung verfolgte Zweck, sowie Billigkeitserwägungen sprechen für eine uneingeschränkte Auslegung des Irrtumsbegriffes, die auch den Motivirrtum in sich schließt. Es liegt somit in § 70 II eine durch die besonderen Verhältnisse des Eisenbahnfrachtverkehrs bedingte Sonderregelung vor. Denn sowohl hinsichtlich seines Umfangs, als auch hinsichtlich seiner Rechtsfolgen unterscheidet sich dieser Irrtumsbegriff von dem des bürgerlichen Rechts, der für alle Vertragsarten gleichmäßig gilt [120]).

Als weitere Voraussetzung der Frachterstattung muß zu dem Irrtum des Absenders die Tatsache hinzukommen, daß dem Absender durch seine auf Irrtum beruhende Angabe oder Erklärung eine „Mehrfracht" entstanden ist. Von einer Mehrfracht kann aber nur solange die Rede sein, als nicht die Bahn tatsächlich eine der Eintragung entsprechende Leistung erbracht hat. Dies mußte schon gelegentlich zum Zwecke der Vollständigkeit der Ausführungen angedeutet werden.

Lag der Bezeichnung der Sendung nach Maßgabe des § 56 I d EVO. (also insbesondere nach Inhalt, Gewicht oder Stückzahl) ein Irrtum in irgendeiner Form zugrunde, und hatte dies die Erhebung einer zu hohen Fracht zur Folge, so kann ohne Rücksicht darauf, wann der Irrtum geltend gemacht wurde (ob vor, bei oder nach der Beförderung) die Erstattung der dadurch erwachsenen Mehrfracht gefordert werden. Ein Vertrauensschaden der Bahn, den sie nach § 57 EVO., welcher insoweit den gleichen Rechtsgedanken wie § 122 BGB. enthält, von dem zuviel gezahlten Betrage abziehen könnte, ist hier kaum denkbar. — Dagegen können die Fälle, in denen sich der Irrtum des Absenders auf die Angabe des Bestimmungsbahnhofes bezog, nicht ebenso gleichmäßig entschieden werden. Wird der Fehler noch vor Ausführung der Beförderung der Bahn mitgeteilt, so ist die infolgedessen gezahlte Mehrfracht abzüglich eines evtl. Vertrauensschadens dem Absender zu erstatten. Hatte indessen die Bahn, durch die irrige Angabe einer entfernteren Station veranlaßt, das Gut tatsächlich bereits über diese weitere Strecke befördert, so ist ein Anspruch auf Erstattung der entstandenen Mehrfracht nicht anzuerkennen. Nach § 57 EVO. (§ 122 BGB.) steht der Bahn ein Anspruch auf diesen Mehrbetrag zu [121]).

Geltend zu machen ist der Irrtum vom Absender unverzüglich nach seiner Feststellung. Das ergibt sich unzweideutig aus der Begründung zu § 70 II. Der Erstattungsanspruch verjährt in einem Jahre seit Ablauf des Tages der Zahlung (§ 94 EVO.).

120) So auch Goltermann in ZVDE. 1932, S. 702 f. — Richter; § 70, I 2. — Adolph; S. 34.

121) So auch Goltermann in EE. Bd. 53, S. 27.

b). Die Begründung der weiten Auslegung bei den **tarifmäßig unvollständigen** Frachtbriefangaben.

Mit dem Nachweis, daß der bei der einzelnen Frachtbrieferklärung auftretende „Irrtum" in § 70 II EVO. eine Sonderregelung erfahren hat und daher dort neben dem Erklärungsirrtum auch den Motivirrtum umfassen muß, kann die Untersuchung noch nicht als abgeschlossen betrachtet werden. Alle bisher erörterten Fälle eines Irrtums, soweit sie die Bezeichnung der Sendung nach Maßgabe des § 56 I d EVO. betrafen, stimmten äußerlich darin überein, daß sie einen Zwiespalt aufwiesen zwischen dem Gut nach seiner objektiven Beschaffenheit und seiner Bezeichnung im Frachtbrief. Die Angaben waren unrichtig.

Praktisch noch viel häufiger sind die Fälle, in denen die Angaben im Umfange des § 56 I d EVO. die Sendung zwar der Lebensanschauung nach richtig bezeichnen, in denen die Angaben aber insofern unvollständig sind, als sie die Sendung im Hinblick auf die vom Tarif aufgestellten Unterscheidungsmerkmale nicht genügend individualisieren. Infolgedessen wandte die Bahn nicht den der Sendung objektiv zukommenden Tarif an, welchen sie bei tarifgerechter Bezeichnung des Gutes hätte anwenden müssen.

Der Absender will beispielsweise anläßlich eines Wohnsitzwechsels seine Möbel befördern lassen. Da er nicht weiß, daß der Tarif für „Umzugsgut" eine Frachtvergünstigung vorsieht, gebraucht er zur Bezeichnung der Sendung den allgemeineren und gewöhnlichen Ausdruck „Möbel". — Aus dem gleichen Grunde schreibt der Absender z. B. als Inhaltsangabe „Obst" anstatt „Frisches Obst", auf das ebenfalls ein billigerer Tarif zur Anwendung kommt. Oder der Absender unterläßt es, im Frachtbrief unter „Inhaltsangabe" einen im Tarif vorgesehenen Vermerk anzubringen, der die Anwendung eines günstigeren Tarifes zur Folge gehabt hätte. Bei Gütern, die mit der Eisenbahn zum Ausfuhrhafen gebracht und dort tatsächlich weiter nach außerdeutschen Ländern verschifft worden sind, fehlte z. B. im Frachtbrief der für eine Anwendung des billigeren Ausnahmetarifs 39[122]) vom Tarif vorausgesetzte Vermerk des Absenders: „Zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern". — Von geringen Ausnahmen abgesehen ist es ein Tatbestand dieser Art, der allen zu § 70 II bisher ergangenen gerichtlichen Entscheidungen zugrundeliegt. Daraus geht hervor, daß bei den Fällen einer tarifmäßig unvollständigen Bezeichnung der Sendung die Problematik des in § 70 II enthaltenen Irrtumsbegriffs am stärksten zutage tritt.

Die Fälle unrichtiger Frachtbriefangaben ließen sich an Hand des § 70 II EVO. zwanglos in einer dem Gerechtigkeitsempfinden entsprechenden Weise entscheiden. Fallen auch die Fälle tarifmäßig unvollständiger Frachtbriefangaben unter diese Bestimmung? Liegt auch hier ein Irrtum des Absenders vor, so daß er nachträglich die Anwendung des

---

122) Die Bezeichnung hat sich inzwischen geändert. Um die Übereinstimmung mit der diesbezüglichen Literatur zu wahren, soll jedoch an dieser Stelle und auch im folgenden die alte Bezeichnung der Tarife beibehalten werden.

günstigeren Tarifs und damit Erstattung des zuviel gezahlten Betrages beanspruchen kann? Das ist die praktisch so ungemein wichtige Frage, die es noch zu beantworten gilt.

I. Überblick über das Schrifttum.

Die Vertreter der engen Auslegung des § 70 II halten bei tarifmäßig unvollständigen Angaben einen Erstattungsanspruch für unbegründet. Wenn der Absender zum Beispiel den Ausfuhrvermerk nicht angebracht hat, dann seien, so behauptet Unverzagt [123]), zwei Möglichkeiten denkbar. Der Absender hat den Tarif gekannt, aber den Vermerk anzubringen vergessen. Dies sei ein Versehen, das keinen Rechtsanspruch auf nachträgliche Anwendung entstehen lasse. Oder er hat den Tarif überhaupt nicht gekannt. Dann hätte er sich auch keine falsche Vorstellung über seine abgegebene Erklärung gemacht, denn über etwas Nichtgedachtes könnte man sich nicht irren. Auch hier entfalle folglich der Rechtsanspruch auf Erstattung [124]).

Kittel-Friebe-Hay [125]) lassen den Irrtum i. S. des § 70 II auch den Motivirrtum umfassen. Wenn sie im übrigen lediglich feststellen, daß nur ein Irrtum zur Zeit des Abschlusses des Vertrages beachtlich sei, so ist ihre Auffassung insoweit zwar richtig. Die Feststellung führt aber nicht näher auf die Lösung der umstrittenen Frage hin, ob und inwiefern in den vorhin genannten Fällen ebenfalls ein beachtlicher „Irrtum" des Absenders vorliegt.

Richter [126]) und ihm folgend das OLG. Hamburg [127]) vertreten die Ansicht, daß der Irrtum i. S. des § 70 II „jede Unkenntnis des Absenders, sei es in bezug auf den sachlichen Gegenstand der Frachtbriefeintragung, sei es in bezug auf die in Betracht kommenden tarifarischen Bestimmungen" in sich schließe. Auf die Verschuldensfrage komme es dabei nicht an [128]). — Ähnlich läßt auch Röder [129]) zu jenem Irrtum „jede irrtümliche Angabe im Frachtbrief, die der Absender in Unkenntnis der tarifarischen Bestimmungen getätigt hat", gehören. „In der Mehrzahl solcher Eintragungen dürfte es sich somit nur um irrtümliche Fortlassungen handeln. Doch zum Irrtum des § 70 II gehören auch diese."

An diesen und ähnlichen Begriffsbestimmungen fällt als Eigentümlichkeit auf, daß sie offenbar lediglich an der Billigkeit und dem praktischen Bedürfnis ausgerichtet sind. Denn auf eine genaue Beachtung des Irrtumsbegriffs, der nur eine unrichtige Vorstellung bedeuten kann, verzichten sie mehr oder minder. Ihnen wird deshalb von den Vertretern der engen Auslegung entgegengehalten, „daß nach den bisher allgemein

123) ZVDE. 1931, S. 929.
124) So im Ergebnis auch J. F. in ZVDE. 1933, S. 834.
125) EVO.; § 60, Anm. 12, II.
126) EVO.; § 70, Anm. I 2.
127) Entscheidung vom 7. 6. 1932 in Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 393 ff.
128) Inhaltlich damit übereinstimmend Staub; § 453 Anm. 3.
129) Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 368.

anerkannten Anschauungen Unkenntnis für sich allein nicht als Irrtum gelten könne. Denn wo keine Vorstellung vorhanden sei, könne die Erklärung auch nicht von der Willensbildung abweichen" [130]).

Um einen solchen, vom begrifflichen Standpunkt aus nicht unberechtigten Einwand von vornherein abzuschneiden, muß darauf Bedacht genommen werden, im Rahmen des § 70 II einen Irrtumsbegriff zu entwickeln, der begrifflich-logischen Anforderungen in gleicher Weise gerecht wird.

II. Die objektive Beschaffenheit der Sendung als Frachtberechnungsmaßstab.

Wie bei jedem anderen zweiseitigen Vertrage, so muß auch beim Eisenbahnfrachtvertrag wesensnotwendig die Leistung des einen Vertragsteils in der Leistung des anderen Teils ihren bestimmungsgemäßen Gegenwert finden. Das bedeutet, daß für die Höhe der vom Absender zu entrichtenden Fracht nur die tatsächliche Beförderungsleistung der Bahn und, da diese von der tatsächlichen Beschaffenheit des beförderten Gutes abhängt, letztlich nur diese entscheidend sein kann. Daß der Frachtberechnung zunächst die Bezeichnung der Sendung im Frachtbrief zugrundegelegt wird, geschieht lediglich aus abfertigungstechnischen Gründen, indem bis zum Beweis des Gegenteils vorausgesetzt wird, daß die Bezeichnung mit dem Gut nach seiner objektiven Beschaffenheit übereinstimmt. Zutreffend hat das LG. Paderborn [131]) zu dieser Frage entschieden: „Da die Fracht lediglich eine Entlohnung der Eisenbahn für ihren Transport bedeutet, die nach Art des Gutes bezüglich ihrer Höhe verschieden ist, so kann diese Fracht auch sinngemäß nur errechnet werden unter Zugrundelegung der Art des Gutes, das t a t s ä c h l i c h , nicht bloß frachtbriefmäßig befördert ist. Nur kehrt sich die Beweislast um, und zwar dahin, daß der Absender bezw. Empfänger beweisen muß, welcher A r t das mangelhaft bezeichnete Gut war, und wozu es bestimmt war. Eine anderweitige Auslegung der Tarifbestimmungen würde dem Grundsatze von Treu und Glauben im Verkehrsleben widersprechen."

Das Recht der Eisenbahn, die Übereinstimmung der Sendung mit den Angaben im Frachtbrief zu prüfen (§ 58 I EVO.), beweist die Richtigkeit der Behauptung, daß schließlich die tatsächliche Beschaffenheit des Gutes für die Frachtberechnung maßgebend ist [132]). Ein Ausfluß dieses Grundsatzes ist auch die Bestimmung des § 70 II. Das Wort „Mehrfracht" setzt eine Größe voraus, mit der verglichen überhaupt von einem „Mehr" die Rede sein kann. Dies aber kann nur die Fracht sein, welche sich aus der Berechnung auf Grund irrtumsfreier, d. h. das Gut richtig bezeichnender Angaben ergeben hätte.

---

130) J. F. in ZVDE. 1933, S. 834.
131) Entscheidung vom 19. 12. 1925 in EE. Bd. 44, S. 76
132) Kittel-Friebe-Hay; § 57, Anm. 1 — AG. Berlin-Mitte vom 19. 7. 1930 in EE. Bd. 51, S. 342.

Schon im Hinblick auf diese grundsätzlichen Erwägungen erweist sich die Ansicht Unverzagts [133]), daß die Frachtberechnung sich nur nach den Angaben des Absenders richten könne, als unhaltbar. — Sie wird außerdem dem Wesen der Tarife nicht gerecht. Der Tarif in seiner Gesamtheit gliedert sich in den Normaltarif und die zahlreichen Ausnahmetarife. Der Aufstellung von Ausnahmetarifen liegt der Zweck zugrunde, bestimmt gearteten Gütern aus wirtschaftlichen, insbesondere handelspolitischen Gründen eine verbilligte Fracht zu gewähren. Wenn beispielsweise für Ausfuhrgüter regelmäßig eine Frachtvergünstigung besteht, so geschieht dies zweifellos zur Stützung des deutschen Außenhandels. — Ist dies richtig, so ist die Anwendung eines Ausnahmetarifs nur dann, aber auch stets dann sachlich gerechtfertigt, wenn eine Sendung objektiv die Voraussetzungen des betreffenden Ausnahmetarifs erfüllt. Es wäre ein formalistischer Standpunkt, der den eigentlichen Sinn der Tarife verkehren würde, wollte man die Frachtvergünstigung von der vorherigen tarifgerechten Bezeichnung der Sendung abhängig machen. Das zeigt sich bei den Ausfuhrtarifen besonders deutlich. Dort ist die Gewährung einer verbilligten Fracht von einem zukünftigen Ereignis, der Ausfuhr, abhängig gemacht. Da demgemäß zur Zeit des Vertragsschlusses die Ausfuhr noch nicht feststeht, mußte ein Merkmal gesucht werden, welches der Bahn bereits zu jenem Zeitpunkt eine größtmögliche Sicherheit für die später erfolgende Ausfuhr bietet. Es wurde gefunden in einer persönlichen Versicherung des Absenders, deren Richtigkeit wegen der andernfalls drohenden Betrugsstrafe zu erwarten ist. Nach den sog. Kontrollvorschriften, die allgemeine Bestimmungen zu den Ausnahmetarifen darstellen, hat der Absender deshalb, um sogleich bei Vertragsabschluß in den Genuß der verbilligten Fracht zu gelangen, im Frachtbrief einen entsprechenden Vermerk, z. B. „Zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern", einzutragen. Ohne diesen Frachtbriefvermerk muß die Eisenbahn zunächst den Normaltarif anwenden, weil sonst § 6 EVO. verletzt sein würde.

Läßt nun der Absender den Vermerk im Frachtbrief fort, erbringt er aber nachträglich den Nachweis der tatsächlichen Ausfuhr, so erledigt sich, wie von Kienitz [134]) mit Recht ausführt, damit der von der Kontrollvorschrift geforderte Vermerk in sich selbst. „Denn er ist begrifflich nur darauf gerichtet, eine möglichste Sicherheit des tariflich entscheidenden Ereignisses der Ausfuhr zu gewährleisten, und eine höhere Sicherheit als die Wirklichkeit gibt es nicht. Mit dieser Wirklichkeit wird ein Mangel vorheriger Frachtbrieferklärung nicht geheilt, sondern gegenstandslos. Die Sachlage ist dann dieselbe wie bei der gleichfalls möglichen Regelung, daß der Tarif zunächst den normalen Satz verlangt und beim nachträglichen Beweise eines künftigen Ereignisses die Rückerstattung bis zu einem geringeren Ausnahmesatze vorsieht." — Wollte man aber die Gewährung der verbilligten Fracht von der vorherigen Anbringung eines entsprechenden Vermerks im Frachtbrief abhängig machen, so würde sich folgendes

133) ZVDE. 1932, S. 981.
134) EE. Bd. 53, S. 211.

Ergebnis herausstellen: Bei der bloßen Zusicherung späterer Ausfuhr wird die Frachtvergünstigung gewährt; bei der infolge nachträglichen Nachweises sogar feststehenden Ausfuhr wird sie dagegen versagt, nur weil sie vorher nicht zugesichert war. Daß damit der Sinn der Ausfuhrtarife auf den Kopf gestellt wäre, wird sich kaum leugnen lassen. — Was in dieser Beziehung von den Ausfuhrtarifen gilt, muß sinngemäß auch bei den anderen Ausnahmetarifen gelten; d. h. „überall gibt die objektive Tatsächlichkeit den Ausschlag" [135]). Nicht die Tarife sind, wie Unverzagt [136]) meint, für die Frachtberechnung maßgebend, sondern die Anwendung der Tarife richtet sich nach der jeweiligen objektiven Beschaffenheit der Sendung.

Steht dies fest, so wird sich weiter behaupten lassen, daß, so mannigfach nun auch die bestehenden Tarife im einzelnen sind, und so verschiedenartig auch die Voraussetzungen ihrer Anwendbarkeit sein mögen, stets einem bestimmten zur Beförderung aufgegebenen Gut auch nur ein bestimmter Tarif als der allein richtige entspricht; sei es nun der Normaltarif oder einer der zahlreichen Ausnahmetarife. — Für eine Ladung verbleiter Rohre mit 15 000 kg Gewicht von Wuppertal nach Hamburg [137]) können zwar je nach Lage des Falles vier Tarife zur Anwendung kommen. Allein zutreffend ist aber, wie entgegen Unverzagt behauptet werden soll, im konkreten Fall immer nur ein bestimmter. Wird die Sendung nach Hamburg zur Ausrüstung von Flußschiffen an eine Werft gesandt, so kommt die Abteilung II des Ausnahmetarifs 20 als die allein richtige Tarifstelle in Frage. Ist die Sendung zur Ausfuhr über See nach außerdeutschen Ländern bestimmt, so ist der Ausnahmetarif 35 allein zutreffend. Geht die Ladung an eine Werft zur Ausrüstung von Seeschiffen, so ist der Ausnahmetarif 20, welcher in diesem Falle eine noch billigere Fracht gewährt, der allein richtige. Verbleibt die Sendung in Hamburg und hat sie auch keinen frachtbegünstigten Verwendungszweck, so kommt zutreffend der Normaltarif zur Anwendung.

Bei dieser Sachlage wird in jedem Falle der Wille des Absenders dahin gehen, die Sendung in dem von § 56 I d EVO. geforderten Umfange so zu bezeichnen, daß der Tarif zur Anwendung kommt, welcher für das Gut nach seiner Beschaffenheit und seinen sonstigen tatsächlichen Verhältnissen der allein richtige ist. Ähnlich sagt auch das LG. Stettin [138]): Wenn der Absender mit seinen Erklärungen überhaupt bestimmte Vorstellungen verbinde, so seien es die, daß die Bahn die Fracht berechnen solle, die nach ihren Bestimmungen für Güter der ihr anvertrauten Art die billigste sei [139]). Wenn also der Absender zur Bezeichnung der Sendung eine bestimmte Eintragung macht, so ist für diese konkrete Handlung

135) von Kienitz in EE. Bd. 53, S. 211.
136) ZVDE. 1931, S. 923.
137) Das Beispiel findet sich bei Unverzagt in ZVDE., 1932, S. 981. (Vgl. dazu Anm. 122 auf S. 51).
138) Entscheidung vom 26. 10. 1931 in EE. Bd. 52, S. 266.
139) So auch Röder in Verk. Rdsch., Bd. XI, Sp. 363 ff. — Goltermann in ZVDE. 1932, S. 703. — Adolph S. 35. — OLG. Hamburg in Verk. Rdsch., Bd. XI, Sp. 397.

die Vorstellung kausal, daß sie geeignet sei, die Anwendung des dem Gute entsprechenden Tarifs herbeizuführen. In dieser Weise ist der jedesmalige Vorstellungsbereich des Absenders zu umgrenzen, der bewußt einen Frachtbrief ausfüllt. Hätte er nämlich jene Vorstellung nicht gehabt, so würde sich in seinem Innern nicht der Wille zu der konkreten, sondern zu einer anderen Handlung (Eintragung) geformt haben. Bezeichnet der Absender die Sendung richtig und individualisiert er sie auch hinreichend nach Maßgabe der von den Tarifen im einzelnen aufgestellten Merkmale, so wird die Bahn den zutreffenden Tarif zur Anwendung bringen. Die Vorstellung des Absenders stimmt in diesen Fällen mit der Wirklichkeit überein. Ist dagegen die Eintragung nicht geeignet, die Anwendung der dem Gute entsprechenden Tarifstelle durch die Eisenbahn zu bewirken, so ist die Vorstellung des Absenders unrichtig. Seine Angaben oder Erklärungen beruhen insofern auf einem Irrtum.

Die Unrichtigkeit jenes normalen Vorstellungsbereiches des Absenders kann bei tarifmäßig unvollständigen Angaben zweierlei Ursachen haben:

1. Der Absender weiß zwar, daß es einen Ausnahmetarif beispielsweise für Ausfuhrgüter gibt und daß zu dessen Anwendung ein bestimmter Zusatz bei der Inhaltsangabe erforderlich ist. Er nimmt aber fälschlich an, daß der Tarif auf sein Gut nicht zur Anwendung kommt und läßt deswegen den Zusatz fort. Der Irrtum des Absenders beruht in diesem Fall auf einer Unrichtigkeit des engeren Vorstellungsbereichs „Nichtanwendbarkeit des Ausfuhrtarifs."

2. Der regelmäßige Fall: Der Absender weiß nichts von dem Bestehen eines Ausnahmetarifes für das aufgegebene Gut oder — ein Unterfall davon — er denkt nur im Augenblick der Eintragung nicht daran und kommt deswegen nicht dazu, das Gut tarifentsprechend zu bezeichnen. Hier liegt im entscheidenden Augenblick hinsichtlich des Ausnahmetarifes ein Nichtwissen (Mangel einer Vorstellung) vor. Diese Unkenntnis hat aber gleichfalls die Unrichtigkeit jenes normalen Vorstellungsbereiches des Absenders zur Folge. Sie schließt nicht, wie Unverzagt [140]) meint, das Vorhandensein eines Irrtums aus [141]).

Nur bei einer derart weiten Auslegung des Irrtumsbegriffes ist es möglich, im Rahmen des § 70 II EVO. zu einer befriedigenden Entscheidung auch der Fälle einer tarifmäßig unvollständigen Frachtbriefangabe zu gelangen. — Ein Irrtum i. S. des § 70 II ist demnach beispielsweise als gegeben zu betrachten, wenn der Absender frisches Obst lediglich als „Obst", Umzugsgut nur als „Möbel" bezeichnet, oder wenn er bei Ausfuhrgütern den vom Tarif vorgesehenen Vermerk fortläßt.

Dagegen liegt ein Irrtum des Absenders i. S. des § 70 II nicht vor, wenn er verschiedene Güter zu einer Sendung vereinigt aufgibt, obwohl eine getrennte Versendung billiger gewesen wäre. In diesem Falle stimmt

---

140) ZVDE. 1931. S. 929. — Vgl. S. 52.
141) Vgl. dazu die Ausführungen auf S. 18/19; auch S. 23/24.

seine Vorstellung, daß seine Angaben die Anwendung des dem Gut entsprechenden Tarifs zur Folge haben, mit der Wirklichkeit überein. Es kann lediglich von dem Nichtausnutzen einer Möglichkeit, die der Tarif bietet, die Rede sein.

III. § 70 II als Ausnahmevorschrift zu § 57 EVO.

Daß die soeben entwickelte weite Auslegung des Irrtumsbegriffes allein dem Willen des Gesetzgebers gerecht wird, beweist folgende Überlegung:

Nach § 70 II, der, wie an anderer Stelle [142]) näher ausgeführt, eine Ausnahmebestimmung zu § 57 EVO. bildet, soll der Absender an seine Angaben und Erklärungen im Frachtbrief insoweit nicht gebunden sein, als sie zu einer „Mehrfracht", d. h. zu einem sachlich nicht berechtigten Vorteil der Bahn führten. Eine Mehrfracht kann, wie sich zeigte, sowohl aus unrichtigen als auch aus unvollständigen Angaben oder Erklärungen erwachsen. Da § 70 II schlechthin als Ausnahmevorschrift zu § 57 gilt, hat der Gesetzgeber folglich den Absender nicht nur von der Bindung an unrichtige, sondern auch von der Bindung an unvollständige Eintragungen befreien wollen, sofern dadurch der Bahn eine Mehrfracht zugeflossen ist. Daß eine unterschiedliche Behandlung dieser Fälle beabsichtigt war, geht aus § 70 II nicht hervor. — Sie wäre auch in höchstem Maße unbillig. Denn so wenig es im Grunde berechtigt ist, daß die Eisenbahn aus unrichtigen Angaben einen Vorteil zieht, so wenig ist es auch bei lediglich unvollständigen Angaben gerechtfertigt. Wenn bereits unrichtige Angaben einen Erstattungsanspruch bezüglich der dadurch entstandenen Mehrfracht begründen, so muß dies bei tarifmäßig unvollständigen Angaben erst recht gelten. Unrichtige Angaben beruhen ausschließlich auf einer Fehlerhaftigkeit des Denkprozesses des Absenders. Die Unvollständigkeit der Angaben geht dagegen im Grunde auf etwas zurück, was im Bereich des Vertragsgegners liegt, nämlich auf die Unübersichtlichkeit der Tarife, unter denen sich nur der erfahrene Verfrachter stets sicher zurechtfinden wird [143]).

Diese Erwägungen bestätigen somit die Richtigkeit der dargelegten weiten, vom bürgerlichen Recht völlig gelösten Auslegung des Irrtumsbegriffes in § 70 II EVO. Denn nur auf diesem Wege ist es möglich, sowohl bei unrichtigen als auch bei tarifmäßig unvollständigen Frachtbriefangaben im Rahmen des § 70 II zu einem Ergebnis zu gelangen, welches dem Gesetzgeber offensichtlich als gewollt vorgeschwebt hat und zudem allein der Billigkeit entspricht.

---

142) Vgl. S. 38 ff.

143) Das RG. führt dazu in Bd. 67, S. 288 aus: „Die Gütertarife der Eisenbahn sind derart kompliziert und geben selbst den gewiegtesten Sachverständigen so vielfach Anlaß zu Zweifeln, daß eine sofortige absolut einwandfreie Deklaration vom absendenden Publikum nicht immer vorausgesetzt werden kann."

c) Endgültiges Auslegungsergebnis.

Von allgemeineren rechtlichen Gesichtspunkten ausgehend, hatten wir zunächst den Irrtum des Absenders bestimmt als die unrichtige Vorstellung, daß die Angaben geeignet seien, die Anwendung des dem Gute objektiv zukommenden Tarifs herbeizuführen. Der zuletzt angestellte Gedankengang legt es nahe, die Definition zu vereinfachen und zu sagen: Irrtum i. S. des § 70 II EVO. ist die unrichtige Vorstellung von sach- und tarifgerechter, d. h. sachlich richtiger und tarifmäßig vollständiger Bezeichnung der Sendung.

Von wenigen Ausnahmen abgesehen (Unverzagt, Weirauch) wird die dargestellte weite Auslegung des Irrtums im Rahmen des § 70 II von allen Autoren gebilligt, die sich mit dieser Frage auseinandergesetzt haben[144]). So versteht z. B. Staub[145]) sogar nahezu wörtlich übereinstimmend unter Irrtum jede „unrichtige Vorstellung über das Gut oder über den Tarif oder über den Inhalt des Frachtbriefs oder über sonst etwas, derzufolge der Absender seine Angabe für richtig, genau und vollständig gehalten hat, obwohl sie es nicht war." Auch Richter wird mit der früher mitgeteilten Auffassung zu gleichen Ergebnissen kommen.

Die Frachterstattungsansprüche auf die Fälle eines entschuldbaren Irrtums zu beschränken, wie Goltermann und Röder es wollen, besteht kein hinreichender Anlaß. Selbst eine grobe Nachlässigkeit auf Seiten des Absenders kann es nicht rechtfertigen, daß der Bahn aus dessen Irrtum ein Vorteil erwächst. Außerdem enthält der Gesetzeswortlaut keine derartige Einschränkung[146]).

d) v. Kienitz' Lösungsversuch.

Es sei besonders hervorgehoben, daß auch v. Kienitz[147]), der den Irrtum i. S. des § 70 II an sich eng auslegt, dem Absender in jedem Falle einen Erstattungsanspruch zuerkennt, wo der Bahn aus unrichtigen oder unvollständigen Frachtbriefangaben eine Mehrfracht zugeflossen ist. Unter Umgehung des § 70 II billigt er dem Absender den Anspruch nach den §§ 68 EVO., 812 BGB. aus dem Gesichtspunkt der ungerechtfertigten Bereicherung zu, weil der Absender den billigsten Tarif beanspruchen wollte, ihn aber nicht erhalten habe.

Mit Recht wendet Unverzagt[148]) ein, daß eine derartige Konstruktion nicht haltbar sei. — Nach § 68 I 1 EVO. hat die Eisenbahn die Frachtberechnung vorzunehmen, die nach dem am Tage der Abfertigung gelten-

---

144) Vgl. Goltermann i. ZVDE. 1932, S. 701 ff. und EE. 53, S. 25, Röder in Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 363 ff.; EVO., § 70, 2. Eger in Mitt. d. JuHK. Berlin 1928, S. 1058 f.; Adolph, S. 34 f; im Ergebnis auch Kittel-Friebe-Hay; § 60, Anm. 12.

145) HGB.; § 453, Anm. 3.

146) So auch OLG. Hamburg in Verk. Rdsch., Bd. XI, Sp. 397; Staub; HGB., § 453, Anm. 3.

147) ZVDE. 1932, S. 821 und EE. Bd. 53, S. 211 ff.

148) ZVDE. 1932, S. 982.

den Tarif die billigste Fracht ergibt. Diese Bestimmung will, wie Unverzagt[149]) unter Hinweis auf ihre Entstehungsgeschichte überzeugend dargetan hat, lediglich festlegen, daß die Eisenbahn die Frachtberechnung nur nach dem direkten Tarif und nicht etwa unter Zugrundelegung eines Umwegs vornehmen darf. Daß die Frachtberechnung auch insofern die billigste sein muß, als sie sich endgültig allein nach der objektiven Beschaffenheit der Sendung zu richten hat, ergibt sich bereits aus den früher erörterten allgemeinrechtlichen Gesichtspunkten, welche in den §§ 58 I, 70 II EVO. einen gesetzlichen Niederschlag gefunden haben. Dies brauchte daher nicht in § 68 EVO. noch ausdrücklich betont zu werden.

Vor allem aber scheitert v. Kienitz' Lösungsversuch an der Bestimmung des § 57 EVO. Nach dieser Vorschrift trägt der Absender alle Folgen, die aus unrichtigen, ungenauen, unvollständigen und unzulässigen Frachtbriefangaben entstehen, also auch die ihm daraus unter Umständen erwachsende Mehrfracht. Von einer „Bereicherung" der Bahn „ohne rechtlichen Grund" kann deshalb — ganz abgesehen davon, daß der in § 70 II zugebilligte Erstattungsanspruch unter einer besonderen Verjährungsfrist steht, — solange überhaupt schon nicht die Rede sein, als sich nicht die Frachtbriefangaben, an die der Absender zunächst gebunden ist, geändert haben. Diese Änderung aber läßt sich nur auf dem Wege über die Bestimmung des § 70 II durch eine Erklärung des Absenders herbeiführen, daß er an die Stelle seiner ursprünglichen, auf Irrtum beruhenden Angaben und Erklärungen die zutreffenden setzen möchte[150]). Nur über den Irrtumsbegriff des § 70 II kann gegenwärtig eine Befreiung von der Bindung an die ursprünglichen Frachtbriefeintragungen erreicht werden. Deshalb mußte eine Auslegung dieses Begriffes gesucht werden, die eine billige Entscheidung der Erstattungsansprüche ermöglicht und damit den Irrtumsbegriff im Rahmen des § 70 II den Zweck erfüllen läßt, der vom Gesetzgeber mit seiner Einführung beabsichtigt war.

e) Einwendungen gegen die weite Auslegung.

Um das Bild zu vervollständigen und gleichzeitig die Richtigkeit des gewonnenen Ergebnisses unter weiteren Beweis zu stellen, wollen wir uns abschließend noch mit verschiedenen Einwendungen auseinandersetzen, die namentlich von Unverzagt[151]) gegen eine weite Auslegung des Irrtums angeführt werden.

Daß der von § 70 II geforderte Nachweis des Irrtums schon, wie Unverzagt meint, mit seiner Behauptung erbracht sei, ist unzutreffend. — Erst mit dem Nachweis der unrichtigen oder unvollständigen Bezeichnung der Sendung ist es der Fall. Hieraus ergibt sich allemal sodann der

149) ZVDE. 1931, S. 925 ff. — Auch Kittel-Friebe-Hay; EVO., § 68 Anm. 2.
150) Ähnlich Goltermann in ZVDE. 1932, S. 701. Unverzagt in ZVDE. 1932, S. 982.
151) ZVDE. 1931, S. 929.

Irrtum des Absenders. Daß der Nachweis stets leicht sei, kann nicht behauptet werden. Nach abgewickelter Beförderung wird es sich bisweilen nur schwer, manchmal auch überhaupt nicht mehr mit Sicherheit ermitteln lassen, ob es sich tatsächlich um ein Gut handelte, auf das ein anderer Tarif hätte zur Anwendung kommen müssen. Selbst wenn aber der geforderte Nachweis sich im Einzelfall leicht erbringen lassen sollte, so ist dies kein Beweisgrund, der eine der Billigkeit entsprechende Gesetzesauslegung entkräften kann.

Es kann auch nicht im Ernst behauptet werden, daß eine weite Auslegung eine „Prämie für die Nachlässigkeit" des Absenders und eine Aufhebung der Haftung desselben bedeutet. — Schon im eigenen Interesse wird es der Absender vermeiden, infolge unrichtiger oder unvollständiger Angaben zunächst ein Zuviel an Fracht zu bezahlen, um sodann auf den Erstattungsanspruch angewiesen zu sein. Daß die Bahn die ihr durch das Erstattungsverfahren entstehenden Verwaltungskosten nach § 57 EVO. ersetzt verlangen kann, dürfte zweifelsfrei sein. Ebenso kann die Bahn für allen weiteren Schaden, soweit er mit einer unrichtigen oder unvollständigen Frachtbriefeintragung in ursächlichem Zusammenhang steht, Ersatz beanspruchen. Das beweist, daß auch bei weiter Auslegung des § 70 II der § 57 EVO. durchaus nicht seine Bedeutung verliert. Inwiefern aber noch über die genannten Fälle hinaus ein Bedürfnis für eine Haftung des Absenders bestehen soll, ist nicht einzusehen.

Schließlich wird geltendgemacht, daß eine weite Auslegung des Irrtums i. S. des § 70 II die Anzahl der Erstattungsansprüche erheblich vermehren würde. Darauf ist zu erwidern, daß gerade die nur bei weiter Auslegung anzuerkennenden Erstattungsansprüche wegen tarifmäßig unvollständiger Frachtbriefangaben regelmäßig eine Folge des unpersönlichen Vertragsschlusses sind, der eine genaue Aufklärung des Absenders über die tarifgerechte Bezeichnung seiner Sendung nicht immer zuläßt. Warum aber insbesondere Fehler des Absenders, die hierin ihre entscheidende Ursache haben, zu Lasten des Absenders gehen sollen, anstatt sie nachträglich einen billigen Ausgleich finden zu lassen, ist unverständlich; umso mehr, als der Gesetzgeber in § 70 I bei Fehlern der Bahn ausdrücklich eine Ausgleichsmöglichkeit vorgesehen hat. Angesichts dieser Folgerung können die Vertreter der engen Auslegung nicht umhin, zuzugeben, daß neben einer begrenzten Zahl von Rechtsansprüchen auf Erstattung die Erstattung aus Billigkeitsgründen noch weite Möglichkeiten offen lasse [152]). Ein solches Auslegungsergebnis dürfte doch mehr als fragwürdig, ja der beste Beweis für dessen Unrichtigkeit sein. Das Recht verlangt klare Grenzen. Rechtspolitisch gesehen ist es eine unglückliche Lösung, Ansprüche von dem Ermessen des Vertragsgegners abhängig zu machen. Deswegen kann unmöglich angenommen werden, daß der Gesetzgeber in § 70 II EVO. eine derartige Regelung treffen wollte.

152) Unverzagt in ZVDE. 1932, S. 983. — J. F. in ZVDE. 1933, S. 836.

5. § 70 II EVO. in Zukunft.

Zur Angleichung an die im Herbst 1933 in Rom abgeänderten Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahnverkehr wird die EVO. gegenwärtig im Reichsverkehrsministerium umgearbeitet. Es ist zu erwarten, daß dabei auch die beiden Irrtumsbestimmungen eine andere Fassung erhalten werden. Angesichts der Rechtsunsicherheit, welche vor allem die verunglückte Formulierung des § 70 II bei einer der wichtigsten Fragen des Eisenbahnfrachtrechts herbeigeführt hat, ist es dringend geboten. Die Abhandlung will deshalb ihre Ausführungen nicht abschließen, ohne auf Grund der gewonnenen Ergebnisse für die künftige Regelung eine Fassung vorzuschlagen, welche die dargestellten Auslegungszweifel zu vermeiden trachtet. Sie kommt damit einer Anregung nach, welche dem Verfasser aus dem Reichsverkehrsministerium übermittelt wurde.

a) Vorschlag des Verfassers.

Worin der Fehler besteht, der dem Gesetzgeber bei der Abfassung des § 70 II EVO. unterlaufen ist, dürfte sich mittelbar bereits aus den bisherigen Ausführungen ergeben haben. Fassen wir, um es deutlicher werden zu lassen, den Gedankengang kurz zusammen.

Daß die Fälle eines Erklärungsirrtums bei der einzelnen Frachtbrieferklärung (der Absender verschreibt sich z. B., indem er als Gewicht 19 000 kg statt richtig 17 000 kg einträgt) unter § 70 II fallen, erkennen auch die Vertreter der engen Auslegung an. Die Fälle eines Motivirrtums (der Absender nimmt z. B. das Gewicht fälschlich mit 19 000 kg statt richtig mit 17 000 kg an und trägt deshalb 19 000 kg als Gewicht ein) unterscheiden sich sachlich von jenen in keiner Weise. Beide Fallgruppen stimmen darin überein, daß sie eine unrichtige Bezeichnung der Sendung aufweisen, aus welcher der Bahn eine Mehrfracht erwachsen ist. Aus diesem Grunde ist eine unterschiedliche Behandlung weder gerecht, noch auch vom Gesetzgeber beabsichtigt worden. Der Gesetzeswortlaut enthält keine Einschränkung auf die in § 119 BGB. genannten Irrtumsfälle.

Wenn aber die Mehrfracht, welche der Eisenbahn infolge unrichtiger Angaben zufließt, nach § 70 II EVO. dem Absender zu erstatten ist, dann ist nicht einzusehen, warum dasselbe nicht auch nach dem Willen des Gesetzgebers bei lediglich tarifmäßig unvollständigen Angaben gelten sollte. Nach § 57 EVO. trägt der Absender alle Folgen, die aus der Unrichtigkeit und Unvollständigkeit seiner Frachtbriefangaben entstehen. Diese Bindung an die Frachtbriefangaben hat dort keinen Sinn, wird vielmehr zum größten Unrecht, wo der Bahn aus unrichtigen oder unvollständigen Angaben nicht ein Schaden, sondern ein Vorteil, eine „Mehrfracht", erwächst. In solchen Fällen sollte deshalb die Vorschrift des § 70 II eine Ausnahme von dem Grundsatz des § 57 begründen. In dieser Eigenschaft aber muß sie sich notwendigerweise sowohl auf die aus einer Unrichtigkeit, als auch auf die aus einer Unvollständigkeit der Frachtbriefeintragung entstandene Mehrfracht beziehen. Denn in beiden Fällen ist eine Erstattung an den Absender gleichermaßen berechtigt.

Daraus geht hervor, daß nicht der Irrtum des Absenders, sondern seine unrichtigen oder unvollständigen Frachtbriefangaben den eigentlichen Grund des Erstattungsanspruches bilden. Darauf beruht die der Eisenbahn zugeflossene Mehrfracht. Durch die Verwendung des Irrtumsbegriffes, die offenbar auf den Antrag der Verfrachter zurückgeht, ist dieser an sich klare Rechtsgedanke verdunkelt worden. Ähnliches zeigte sich im § 70 I EVO. Auch dort ist der Rechtsgrund der Erstattungs- bezw. Nachzahlungsverpflichtung nicht irgendein Irrtum der Eisenbahn, sondern die Tatsache der unrichtigen Frachterhebung. Das ergibt der Wortlaut der Vorschrift zweifelsfrei, weil sich deren Inhalt bei Fortnahme des Irrtumsbegriffes nicht ändern würde. Letzteres trifft indessen bei § 70 II nicht zu. Im Falle einer Entfernung des Irrtumsbegriffes würde eine Lücke entstehen. Deshalb mußte der „Irrtum" dem soeben herausgestellten Rechtsgedanken gemäß ausgelegt werden, um dadurch das Ergebnis zu erreichen, welches dem Gesetzgeber offensichtlich als gewollt vorgeschwebt hat, von ihm aber unvollkommen und mißverständlich in § 70 II EVO. zum Ausdruck gebracht worden ist.

Bei dessen Abfassung hat der Gesetzgeber nämlich den Fehler begangen, etwas, was in der Welt der Tatsachen begründet liegt, in die Seele des Absenders hineinzuverlegen. Er knüpfte den Erstattungsanspruch nicht, wie es nahe lag, an die Tatsache der Unrichtigkeit bezw. Unvollständigkeit der Frachtbriefeintragungen, sondern an deren fernere innerseelische Ursache, den Irrtum des Absenders [153]). Damit beschritt der Gesetzgeber einen Umweg, der die dargestellten Auslegungsschwierigkeiten zur Folge hatte, und für manche zum Irrweg geworden ist, indem sie diesen Irrtum mit dem des bürgerlichen Rechts verwechselten. Ein Fehler, dem bereits der Verfasser der Begründung zum Opfer gefallen ist.

Mit diesen Ausführungen ist zugleich die Richtung angedeutet, in der die künftige Neufassung des § 70 I und II zweckmäßig verlaufen wird. Da der Irrtum im bürgerlichen Recht hinsichtlich seines Umfanges wie auch hinsichtlich seiner Rechtsfolgen eine feststehende Bedeutung hat, sollte es vermieden werden, diesen Begriff auf zivilrechtlichem Gebiet in abweichendem Sinne zu gebrauchen. Auch in der EVO. ist er durchaus entbehrlich.

In § 70 I kann der Ausdruck „Irrtum" durch „Fehler" ersetzt werden.

Für § 70 II sei folgende Fassung vorgeschlagen:

„Weist der Absender nach, daß seine Angaben oder Erklärungen im Frachtbrief unbewußt unrichtig oder unvollständig eingetragen sind, so kann er die Rückzahlung der dadurch erwachsenen Mehrfracht insoweit verlangen, als der Eisenbahn infolgedessen ein Schaden nicht entstanden ist. Der Anspruch ist unverzüglich nach Feststellung des Fehlers geltend zu machen."

Nur bei vorsätzlich unrichtigen oder unvollständigen Frachtbriefangaben soll also ein Erstattungsanspruch des Absenders nicht begründet sein. Praktische Bedeutung wird diese Ausnahme indessen kaum erlangen. Schon im eigenen Interesse wird es der Absender vermeiden, infolge

153) Ähnlich v. Kienitz in ZVDE. 1932, S. 130.

unrichtiger oder unvollständiger Angaben zunächst eine zu hohe Fracht zu entrichten, um dann später im Erstattungswege den gezahlten Mehrbetrag nach Abzug der Verwaltungskosten zurückzuerhalten.

Für eine weitergehende Beschränkung der Frachterstattungsansprüche besteht, wie früher bereits betont worden ist, kein Anlaß. Selbst eine grobe Nachlässigkeit des Absenders kann es nicht rechtfertigen, daß aus seinen unrichtigen oder unvollständigen Angaben der Bahn ein Vorteil erwächst.

Nicht notwendig ist es, in § 70 II über die Kosten des Erstattungsverfahrens eine Bestimmung zu treffen. Daß die Eisenbahn diese in ihrem jeweiligen Umfange ersetzt verlangen kann, folgt schon aus der Haftung des Absenders für seine Frachtbriefangaben gemäß § 57 EVO.

b) Vorschläge von Goltermann, Adolph und Unverzagt.

Aus dem Wunsche nach einer klaren Rechtsvorschrift heraus, sind früher bereits von Goltermann[154]), von Adolph[155]) und von Unverzagt[156]) Vorschläge für eine künftige Neufassung des § 70 II EVO. gemacht worden. Daß sie unter sich und auch von vorstehendem Vorschlag mehr oder weniger abweichen, ist erklärlich. Die Stellungnahme zum geltenden Recht beherrscht naturgemäß zugleich die für die Zukunft gewünschte Formulierung. Aus diesem Grunde erübrigt sich eine Auseinandersetzung mit diesen Vorschlägen. Sie würde nur eine summarische Wiederholung der Ausführungen bringen, die wir soeben abgeschlossen haben[157]).

Goltermann schlägt vor, im § 70 I das Wort „Irrtum" durch „entschuldbares Versehen" zu ersetzen. — In § 70 II möchte er an Stelle der Worte „auf Irrtum beruhen" die Fassung „infolge entschuldbaren Versehens unrichtig, ungenau oder unvollständig sind" gesetzt sehen.

Ähnlich empfiehlt Adolph, „gemäß der schon bislang geübten ‚Billigkeit' das Wort Irrtum durch ‚entschuldbares Versehen' oder auch ‚entschuldbare Unkenntnis' zu ersetzen."

Gegenüber unserem Vorschlage fehlt es wiederum lediglich hinsichtlich der Frage, ob die Entschuldbarkeit des Fehlers zu fordern ist oder nicht, an einer Übereinstimmung.

Unverzagt hält dagegen einen Rechtsanspruch auf Erstattung von Mehrfracht nur im Falle eines Erklärungsirrtums (i. S. des § 119 BGB) für ratsam. Er glaubt aber, daß die ins Ermessen der Eisenbahn gestellte Erstattung aus Billigkeitsgründen über die Fälle des entschuldbaren Versehens hinaus „durch die Aufnahme des ‚Irrtums', unter Umständen auch im Sinne der weiteren Auslegung dieses Begriffes, ergänzt werden könnte."

Daß bei einer solchen Regelung die Auslegungsschwierigkeiten nicht behoben sein werden, liegt auf der Hand.

154) ZVDE. 1932, S. 704.
155) a.a.O. S. 35.
156) ZVDE. 1932, S. 984.
157) Vgl. insbesondere S. 58.

B. Der Irrtumsbegriff des § 60 IIIa EVO.

1. Der rechtliche Zusammenhang des § 60 IIIa.

Die Vorschrift des § 60 EVO., in deren Abs. III der Begriff „Irrtum“ ebenfalls durch die neue EVO. aufgenommen wurde, bildet in gewisser Hinsicht das Gegenstück zu der Bestimmung des § 70 II. Diese Vorschrift will, wie die Ausführungen gezeigt haben, eine Regelung für den Fall treffen, daß der Eisenbahn aus unrichtigen oder unvollständigen Frachtbrieferklärungen des Absenders ein Zuviel an Fracht zugeflossen ist. Es ergab sich, daß die Zahlung einer Mehrfracht praktisch so gut wie ausschließlich in der unzutreffenden Beschreibung der Sendung (vgl. § 56 I d EVO.) ihre Ursache hat. Ebenso leicht, wie aus einem solchen Fehler ein unberechtigter Vorteil für die Eisenbahn entstehen kann, ist es nun möglich, daß der Fehler zu deren Nachteil ausschlägt, indem infolgedessen zu wenig Fracht gezahlt wurde. Für diese Fälle trifft § 60 EVO. die aus allgemeinrechtlichen Erwägungen heraus sich gleichfalls als selbstverständlich ergebende Bestimmung, daß der Frachtunterschied vom Absender nachzuzahlen ist. Dieser Rechtsgrundsatz ist allerdings in der Vorschrift des § 60 nur in der Form einer gedanklichen Einschaltung zum Ausdruck gebracht worden. Den Kern des § 60 bildet, wie die Überschrift schon ergibt, etwas anderes, die Androhung von Frachtzuschlägen.

Es wurde bereits früher darauf hingewiesen, daß bei der Schnelligkeit, welche zur stockungslosen Abwicklung der massenhaften Beförderungsanträge geboten ist, die Eisenbahn davon absehen muß, die Richtigkeit der Frachtbrieferklärungen des Absenders in jedem Falle nachzuprüfen. Sie hat zwar das Recht dazu (§ 58 I EVO.), kann aber praktisch vielfach davon keinen Gebrauch machen. Es wurde deshalb die Bestimmung des § 57 EVO. geschaffen, um durch eine strenge Haftung des Absenders für seine Angaben das Vertrauen zu stützen, welches die Eisenbahn diesen im Interesse einer schnellen Beförderung entgegenbringt. Sollte eine unrichtige oder unvollständige Bezeichnung der Sendung die Beschädigung von Beförderungsmitteln der Eisenbahn oder von Gütern dritter Personen zur Folge haben, so haftet der Absender der Bahn für den Schaden, welchen sie selbst erlitten hat oder für den sie einstehen mußte. Somit bieten die Rechtsfolgen des § 57 EVO. wohl im allgemeinen die Gewähr dafür, daß Absender es vermeiden werden, durch unzutreffende Angaben eine Beförderung von Gütern in bestimmter vereinfachter und daher billigerer Form zu erreichen, durch welche die Betriebssicherheit der Eisenbahn gefährdet wird. Dagegen ist dadurch noch nicht die Gefahr beseitigt, daß mit dem Vertrauen der Bahn auf die Richtigkeit der Frachtbriefangaben in anderer Hinsicht Mißbrauch getrieben wird.

Würde eine unrichtige oder unvollständige Bezeichnung der Sendung, die eine Frachtverkürzung herbeiführt, für den Absender, falls sie überhaupt entdeckt wird, lediglich die Verpflichtung zur Nachzahlung des Frachtunterschieds zur Folge haben, so könnte bei jedem Frachtvertrag von einem unehrlichen Absender der Versuch unternommen werden, sich auf jenem Wege eine Frachtverbilligung zu erschleichen. Und zwar ohne nennenswertes Risiko. Einer Betrugsstrafe wird er sich leicht durch die

nur schwer widerlegbare Behauptung, ihm sei ein Versehen unterlaufen, entziehen können. Um namentlich derartige Mißbräuche nach Möglichkeit zu verhindern, sieht § 60 EVO. Frachtzuschläge vor. Sie sind „bei unrichtiger, ungenauer oder unvollständiger Angabe des Inhalts, bei unrichtiger Angabe des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung, der Gattung oder des Ladegewichts des verwendeten Wagens, bei Wagenüberlastung oder bei Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften in Anlage C durch den Absender ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden vorliegt oder nicht, außer dem etwaigen Frachtunterschied (nach näherer Bestimmung der folgenden Ziffern a—c) zu entrichten." (Abs. I). — Abs. III bringt Ausnahmen, in denen „ein Frachtzuschlag nicht erhoben werden darf." Nach Ziff. a ist von der Erhebung abzusehen, „wenn der Absender nachweist, daß seine Angaben auf Irrtum beruhen."

2. Kurzer Überblick über das Schrifttum.

Die Auslegung dieser Vorschrift hat ähnliche umfangreiche Zweifel hervorgerufen, wie die des § 70 II. Trotz des verschiedenen rechtlichen Zusammenhanges, in den der Irrtumsbegriff von der EVO. gestellt wurde, soll er nach der Begründung zur EVO. in beiden Fällen die gleiche Bedeutung haben. Sie bezieht sich gleichmäßig auf beide Bestimmungen.

Dieselbe Auffassung findet sich im Schrifttum; auch dort eine einheitliche Behandlung und ein für beide Fälle gleiches Ergebnis der Auslegung. Auf der einen Seite stehen die Vertreter der engen Auslegung, die den Irrtum mit dem des § 119 BGB identisch erklären [158]). — Auf der anderen Seite begegnen wir sodann der Ansicht, daß der Begriff weit auszulegen sei im Sinne der bei der Erörterung des § 70 II wiedergegebenen Definitionen [159]).

Unserer Meinung nach fordert der verschiedene Zusammenhang eine getrennte Behandlung. An dem Ergebnis der Untersuchung wird sich zeigen, ob sie ihre Berechtigung hatte oder nicht.

Wie im Falle des § 70 II, so kann auch bei der Bestimmung des § 60 III a die Wortinterpretation keinen sicheren Aufschluß über deren Rechtsinhalt geben. Wäre dies der Fall, so könnte ein Meinungsstreit überhaupt nicht bestehen. Die Auslegungstätigkeit wird ihren Blick daher wiederum auf den früheren Rechtszustand und die Gründe, die zur Neuregelung führten, richten müssen, um auf diesem Wege zu einer Erkenntnis des Willens des Gesetzgebers zu gelangen.

3. Die Entstehungsgeschichte des § 60 III a.

Nach der EVO. vom 26. Oktober 1899 war „bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung oder bei zu niedriger Angabe des Gewichts

---

158) Unverzagt in ZVDE. 1931, S. 928 ff.; 1932, S. 982 ff. Blume-Weirauch; EVO.; § 60, Anm. 15.

159) Vgl. z. B. Richter; EVO., § 70 I 2. — Röder; Verk. Rdsch., Bd. XI, Sp. 368.

einer Wagenladung sowie bei Überlastung eines vom Absender selbst beladenen Wagens — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschieds und dem Ersatze des entstandenen Schadens sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte beteiligten Eisenbahnen zu zahlen" (§ 53 VII). Dem Gesetzeswortlaut nach war allein das Vorliegen einer der aufgezählten Tatsachen für die Verwirkung eines Frachtzuschlags entscheidend. Demgemäß hat z. B. das OLG. Naumburg [160]) entschieden, daß die Erhebung des Frachtzuschlags von einem Verschulden des Absenders unabhängig sei. — Der Standpunkt des Reichsgerichts war indessen ein anderer. Es ging davon aus, daß durch die Vorschriften des § 426 HGB. und des § 53 I EVO., der inhaltlich mit dem jetzigen § 57 EVO. übereinstimmte, dem Absender Verbindlichkeiten auferlegt werden, die auf ein Tun gerichtet sind, und daß der Zuschlag — seinem Wesen nach Vertragsstrafe — den Zweck hat, auf die Erfüllung dieser Verpflichtungen durch den Absender hinzuwirken. Aus dieser Auffassung heraus gestattete es dem Absender grundsätzlich den Gegenbeweis, daß ihn bei der Verletzung seiner Verpflichtung kein Verschulden treffe. Zur Begründung des Anspruchs auf die Vertragsstrafe war nach Meinung des Reichsgerichts seitens der Eisenbahn lediglich die Behauptung des Verstoßes gegen die übernommene Vertragspflicht des § 53 I erforderlich. Der Absender konnte sich sodann aber von der Verpflichtung zur Zuschlagszahlung durch den Nachweis befreien, daß der Verstoß entschuldbar sei [161]).

Bei einer derartigen Einschränkung glaubte die Eisenbahn ihre Interessen nicht genügend gewahrt. Sie veranlaßte deshalb, daß in der EVO. von 1908 die Erhebung eines Frachtzuschlags auch dann für zulässig erklärt wurde, wenn dem Absender an der Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben ein Verschulden nicht zur Last gelegt werden konnte [162]). Dementsprechend traf die EVO. in § 60 I folgende Bestimmung: „Bei unrichtiger Angabe des Inhalts, des Gewichts oder der Stückzahl einer Sendung sowie bei Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften in Anlage C sind ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht, Frachtzuschläge zu entrichten."

Wir sahen, daß die Androhung eines Frachtzuschlags notwendig ist, um den unehrlichen Absender, der sich durch unrichtige Angaben Frachtvorteile erschleichen will, hiervon abzuschrecken und gegebenenfalls zu bestrafen. Eine solche Maßnahme hat aber auch insoweit ihre Berechtigung, als sie den ehrlichen Absender zwingt, sich möglichster Sorgfalt bei seinen Frachtbriefangaben zu befleißigen, damit auch Frachtverkürzungen durch fahrlässig unrichtige Angaben vermieden werden. Über diese Zwecke ging der § 60 I in seiner veränderten Fassung jedoch erheblich hinaus. Er traf auch den Absender, der sich unter den zahlreichen Einzel-

160) Entscheidung vom 18. 12. 1903 in ZVDE. 1904, S. 432.
161) RG. Bd. 20, S. 33 f.; Bd. 47, S. 39. — Schmitt in EE. Bd. 22, S. 331.
162) Senckpiehl in SGZ. 1932, S. 565 f.

tarifen nicht auskannte oder sonst unverschuldet die Sendung unzutreffend bezeichnete. Schon bei Einführung der Änderung hat man sich sicherlich nicht der Erkenntnis verschließen können, daß die Vorschrift in dieser Ausdehnung unbillige Härten nach sich ziehen müßte. Dieser Erkenntnis ist zweifellos der Abs. II des § 60 entsprungen, in dem bestimmt wurde: „Der Tarif muß einheitlich die Grundsätze bestimmen, nach denen etwa von Erhebung der im Abs. I festgesetzten Frachtzuschläge aus Billigkeit abgesehen wird oder geringere Zuschläge erhoben werden."

Die dazu ergangene Ausführungsbestimmung, ihrem Rechtscharakter nach eine Verwaltungsvorschrift der Eisenbahn, lautete sodann:

„Die Eisenbahn kann von Erhebung der Frachtzuschläge absehen oder geringere Zuschläge erheben,

wenn der Verstoß gegen die Vorschriften auf entschuldbarem Versehen beruht, ein Schaden für die Eisenbahn nicht oder nicht in Höhe des Frachtzuschlags entstanden, und eine erhebliche Gefährdung der Betriebssicherheit nicht herbeigeführt worden ist,

wenn die Höhe des Zuschlags eine unverhältnismäßige Härte in sich schließt oder

wenn andere Billigkeitsgründe vorliegen."

Damit war die Befreiung von einem zunächst verwirkten Frachtzuschlag in Fällen, in denen dessen Erhebung offensichtlich unbillig sein würde, in das Ermessen der Eisenbahn, m. a. W. des Vertragsgegners, gestellt. Mit einer solchen Regelung gaben sich diesmal die Verfrachter nicht zufrieden. Sie verlangten nach einem wirksameren Schutz und beantragten bei der Neufassung der EVO., in § 60 folgenden Absatz aufzunehmen [163]).

„Ein Frachtzuschlag darf nicht erhoben werden:

a) wenn der Verstoß gegen die Vorschriften auf entschuldbarem Versehen beruht oder wenn den Umständen nach die Unrichtigkeit der Frachtbriefangaben ohne weiteres zu erkennen ist und ein Schaden für die Eisenbahn oder eine erhebliche Gefährdung der Betriebssicherheit nicht herbeigeführt worden ist,

b) wenn der Absender oder der Empfänger aus eigenem Antrieb unrichtige Frachtbriefangaben richtigstellt."

Dem Antrag ist vom Gesetzgeber insoweit entsprochen worden, als es jetzt in § 60 III a EVO. heißt:

„Ein Frachtzuschlag darf nicht erhoben werden:

a) wenn der Absender nachweist, daß seine Angaben auf Irrtum beruhen."

Die übrigen drei Ziffern bringen Ausnahmen, welche bereits in der EVO. von 1908 (§ 60 III a—c) galten: (Ein Frachtzuschlag darf nicht erhoben werden:)

163) Mitgeteilt von Senckpiehl in SSZ. 1932, S. 565/6.

b) „bei unrichtiger Gewichtsangabe oder bei Überlastung, wenn die Eisenbahn zur Verwiegung verpflichtet war oder wenn der Absender die Verwiegung durch die Eisenbahn im Frachtbrief beantragt hat, ferner bei unrichtiger Angabe der Stückzahl, wenn der Absender deren Feststellung im Frachtbrief beantragt hat;

c) bei einer während der Beförderung eingetretenen Gewichtszunahme ohne Überlastung, wenn der Absender nachweist, daß die Gewichtszunahme auf Witterungseinflüsse zurückzuführen ist;

d) bei einer während der Beförderung durch Witterungseinflüsse verursachten Überbelastung, wenn der Absender nachweist, daß er bei der Beladung des Wagens das angeschriebene Ladegewicht nicht überschritten hat."

Nach Ziffer b) entfällt der Frachtzuschlag aus dem Gesichtspunkt eines an der Frachtverkürzung oder Überlastung entscheidend mitwirkenden Verursachens des Geschädigten. In den Fällen der Ziffern c) und d) kann von einem Verstoß des Absenders gegen seine Vertragspflichten überhaupt nicht die Rede sein, weil die Unrichtigkeit der Angaben bezw. die Überlastung auf nachträglich eingetretenen Umständen beruht.

Aufrechterhalten ist in § 60 I die Bestimmung, daß der Frachtzuschlag zu erheben ist ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht. Sie ist insofern noch verschärft worden, als auch bei lediglich „ungenauen oder unvollständigen" Angaben ein Zuschlag verwirkt ist. Beibehalten ist ferner an gleicher Stelle § 60 II mit der erwähnten Ausführungsbestimmung. Dies alles steht mit der neu geschaffenen Vorschrift des § 60 III a in mehr oder minder starkem Widerspruch. Die Entstehungsgeschichte und der Zweck dieser Bestimmung lassen aber hinreichend deutlich den Willen des Gesetzgebers erkennen, der in ihr nur unvollkommen zum Ausdruck gekommen ist.

4. Die Auslegung des § 60 III a.

Durch die §§ 57 und 60 I EVO. ist dem Absender die Verpflichtung zu richtigen Frachtbrieferklärungen, namentlich zu einer richtigen, genauen und vollständigen Beschreibung der Sendung auferlegt. Bei der Abfassung des § 60 III a ging der Gesetzgeber deshalb — wie bei § 70 II — von der Voraussetzung aus, daß der einzelnen Angabe in ihrer konkreten Form die Vorstellung des Absenders zugrundeliegt, mit dieser die Sendung richtig und tarifmäßig vollständig zu bezeichnen. Ist diese Vorstellung unrichtig, d. h. stimmen dem Absender unbewußt wirkliche Beschaffenheit der Sendung und Angabe im Frachtbrief nicht überein, so konnte der Gesetzgeber davon sprechen, daß „seine (des Absenders) Angaben auf Irrtum beruhen".

Von der Zahlung eines Frachtzuschlags ist demnach keinesfalls befreit, wer bewußt die Nichtübereinstimmung zwischen Gut und Frachtbriefangabe herbeiführt, sofern dadurch eine Frachtverkürzung hervorgerufen werden kann. Denn wer bewußt die Sendung unrichtig oder unvollständig bezeichnet, der irrt nicht, sondern lügt zum Zwecke einer Täuschung. Er

bedarf nicht des Schutzes, sondern verdient eine Strafe. Für solche Fälle ist die Verhängung eines Frachtzuschlags in erster Linie vorgesehen.

Würde im übrigen aber „Irrtum" i. S. des § 60 III a jede unbewußte Nichtübereinstimmung zwischen der wirklichen Beschaffenheit der Sendung und ihrer Beschreibung im Frachtbrief bedeuten, so würde diese Ausnahmebestimmung rechtlich auf eine nahezu vollständige Aufhebung des in § 60 I aufgestellten Grundsatzes hinauslaufen. Der Zweck, welcher mit der Androhung von Frachtzuschlägen verfolgt wird, wäre damit sogar vollkommen vereitelt. Der ehrliche Absender würde sich nicht mehr veranlaßt fühlen, bei seinen Angaben möglichste Sorgfalt anzuwenden, wenn ihn bereits der Nachweis der unbewußten Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit von einem Zuschlag befreien könnte. Ebenso würde § 60 I gegenüber dem unredlichen Absender praktisch seine Wirkung verfehlen. Irrtum und Täuschung unterscheiden sich in ihrem äußeren Erscheinungsbild, in der von ihnen beeinflußten Handlung, überhaupt nicht. Der Unterschied liegt ausschließlich auf psychologischem Gebiet. Je nachdem, ob das Bewußtsein der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Frachtbriefangaben vorhanden war oder nicht, liegt Täuschung oder Irrtum vor. Da aber die Behauptung, das Bewußtsein der Unrichtigkeit habe gefehlt, dem Absender kaum zu widerlegen ist, so würde sich hiermit der unehrliche Absender praktisch stets der Verpflichtung zur Zahlung des Frachtzuschlags entziehen können. Angesichts dieser Möglichkeit könnte ihn der angedrohte Zuschlag nicht mehr davon abschrecken, Betrugsversuche zu begehen.

a) Vorläufiges Ergebnis.

Wollen wir daher dem Willen des Gesetzgebers gerecht werden, so muß der Irrtumsbegriff des § 60 III a einschränkend ausgelegt werden. Der Eisenbahn die gesetzliche Stütze für ihr Vertrauen auf die Richtigkeit und Vollständigkeit der Frachtbriefangaben des Absenders zu nehmen, lag zweifellos nicht in seiner Absicht. Das läßt sich umso sicherer behaupten, als auch die von den Absendern gewünschte Änderung gar nicht so weit ging. Daß in Fällen mangelnden Verschuldens des Absenders die Verwirkung eines Frachtzuschlags unbillig ist, war, wie wir sahen, zunächst vom Reichsgericht zum Richtpunkt seiner Entscheidung genommen worden. Es war aber auch schon von der alten EVO. trotz der entgegengesetzt lautenden Bestimmung des § 60 I mittelbar dadurch anerkannt worden, daß sie vornehmlich in solchen Fällen eine Befreiung nach dem Ermessen der Eisenbahn vorsah. Eine Regelung, welche Ansprüche auf Befreiung von einer Verbindlichkeit in das Ermessen des Vertragsgegners stellt, ist rechtspolitisch gesehen stets unvollkommen. Sie ist es selbst dann, wenn der Gegner ein Unternehmen ist, dessen Gemeinnützigkeit die Gewähr dafür bietet, daß gegenüber berechtigten Ansprüchen des Kontrahenten Eigeninteressen zurücktreten werden. Denn in jedem Falle trägt der Ermessensspielraum die Möglichkeit ungleicher und damit ungerechter Behandlung der Vertragspartner in sich. Aus diesem Grunde ging der Antrag der Absender im wesentlichen dahin, die Befreiung vom Fracht-

zuschlag bei entschuldbarem Versehen, die bisher ins Ermessen der Bahn gestellt war, zum Rechtsanspruch des Absenders werden zu lassen. Diesem Antrage hat der Gesetzgeber zweifellos mit der Bestimmung des § 60 III a EVO. entsprechen wollen. Das geht unmißverständlich aus dem ersten Absatz der Begründung zu dem § 60 III a hervor. In Bezug auf diese Vorschrift ergibt es einen klaren Sinn, wenn dort ausgeführt wird: „In Abweichung von dem bisherigen Rechtsgrundsatz darf ein Frachtzuschlag weder vom Absender noch vom Empfänger erhoben werden, wenn der Absender nachweist, daß seine Frachtbriefangaben auf einem Irrtum beruhen. Diese neue Bestimmung, die einem dringenden Wunsche der Wirtschaft entspricht, bezweckt, die jetzige strenge Haftung der Verfrachter für ihre Frachtbriefangaben in solchen Fällen zu mildern, in denen die Unrichtigkeit der Angaben auf Umständen beruht, die als entschuldbar anzusehen sind. In derartigen Fällen ist schon bisher vielfach aus Billigkeitsgründen von der Einziehung der Zuschläge abgesehen worden." Für eine weitere Ausdehnung der Ausnahmebestimmung fehlte nicht nur jeglicher Anlaß, es standen dem vielmehr, wie sich zeigte, zwingende Gründe rechtspolitischer Art entgegen. — Der „Irrtum" des Absenders i. S. des § 60 IIIa EVO. ist demnach zu bestimmen als die entschuldbarunrichtige Vorstellung, daß die Angaben richtig, genau und vollständig seien.

Im Falle des § 60 III a deckt sich unsere Auslegung des Irrtumsbegriffes mit der Goltermanns, nach dessen Ansicht der „Irrtum in der EVO. nur die entschuldbar nichtgewollte Nichtübereinstimmung zwischen dem bedeuten kann, was der Absender im Frachtbrief niederlegen mußte oder wollte, und dem, was er tatsächlich darin verlautbart hat" [164]). Ähnlich sagt Röder: „Leichtfertige Irrtümer, die unter Anwendung der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes hätten vermieden werden können, treffen daher § 70 Abs. 2 nicht. Leichtfertige Frachtbriefangaben sollten vermieden werden" [165]). Beide wollen aber „diese Einschränkung weniger aus zwingenden logischen wie aus rein praktischen Gründen, schon um zu weitgehenden Erstattungsansprüchen vorzubeugen" [166]), für den Irrtumsbegriff in der EVO. schlechthin gelten lassen. Es ist uns das ein Beweis dafür, daß die einheitliche Behandlung des Irrtums ein Fehler gewesen wäre, der die restlose Klärung dieses Begriffes verhindert hätte. Denn unserer Auffassung nach folgt sowohl aus zwingenden logischen als auch aus Billigkeitsgründen, daß nur im Falle des § 60 III a die Einschränkung auf den entschuldbaren Irrtum geboten ist.

b) Gründe gegen die enge Auslegung (i. S. des § 119 BGB.).

Völlig abwegig ist es, wenn die Begründung zu § 60 III a in ihrem zweiten Absatz diesen Irrtum mit dem des § 119 BGB. in Verbindung

164) EE. Bd. 53, S. 25.
165) Röder; EVO., § 70, 2 und Verk. Rdsch. Bd. XI, Sp. 365.
166) Goltermann in EE. Bd. 53, S. 27.

setzt. Der Fehler wird in seinem ganzen Umfange offenbar in der Auffassung Unverzagts. In enger Anlehnung an die Begründung und an den Wortlaut des § 60 II mit der dazu ergangenen Ausführungsbestimmung kommt er zu dem Ergebnis, daß „bei Vorliegen eines Irrtums i. S. des § 119 BGB. ein Rechtsanspruch bestehe. Bei Vorliegen eines entschuldbaren Versehens könne aus Billigkeitsgründen von der Erhebung der Frachtzuschläge abgesehen werden“ [167]).

Daß es stets eine ungelöste Frage bleiben wird, worin der Unterschied zwischen Irrtum und Versehen bestehen soll, ist früher bereits betont worden. Auch würde bei einer derartigen Auslegung des § 60 III a die Neuregelung insofern keinen Fortschritt gegenüber der früheren Rechtslage bedeuten, als die Befreiung vom Frachtzuschlag in vielen Fällen wiederum ins Ermessen der Eisenbahn gestellt wäre. Dies aber sollte doch gerade, wie die Begründung selbst sagt, gemäß dem Wunsche der Verfrachter geändert werden.

Außerdem würde jene Auslegung, die hier ebenso wie bei dem Irrtumsbegriff des § 70 II zweifellos von dem Bestreben nach einer weitgehenden Einschränkung der R e ch t s ansprüche der Absender getragen ist, praktisch ein Ergebnis zeitigen, welches von ihren Vertretern am allerwenigsten gewollt ist. Ein Erklärungsirrtum i. S. des § 119 BGB. liegt beispielsweise vor, wenn der Absender sich bei der Frachtbriefangabe verschreibt oder einen falschen Stempel für den Aufdruck der Inhaltsangabe benutzt. Da es beim Irrtum nach bürgerlichem Recht auf ein Verschulden des Irrenden nicht ankommt, so müßte in diesen Fällen selbst bei gröbster Nachlässigkeit, auf der ein solcher Fehler beruhte, von der Erhebung eines Frachtzuschlags abgesehen werden. Lag dagegen bei der Angabe ein Motivirrtum vor, indem etwa der Absender fälschlich das Gewicht für geringer hielt oder den Inhalt der Sendung mit einer anderen verwechselte und insofern eine unrichtige Angabe machte, so würde kein Rechtsanspruch auf Befreiung bestehen. Die Eisenbahn könnte höchstens aus Billigkeitsgründen, falls sie den Fehler als entschuldbar ansieht, von der Einziehung des Frachtzuschlags absehen. Daß der Gesetzgeber von diesen sachlich vollkommen gleich gelagerten Fällen die erstgenannten in der dargestellten Weise bevorzugen wollte, ist kaum anzunehmen. Da in beiden Fällen Fehler des Verstandes gleichmäßig zu einer unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Angabe führen, entbehrt eine unterschiedliche rechtliche Bewertung der Rechtfertigung.

Sie würde zudem Weiterungen nach sich ziehen, die den gesetzgeberischen Zweck des Frachtzuschlags ernstlich gefährden könnten. Wenn selbst ein grobfahrlässiger Erklärungsirrtum den Frachtzuschlag entfallen ließe, so bestände für den redlichen Absender nur noch teilweise Veranlassung, sich bei seinen Angaben möglichster Sorgfalt zu befleißigen. Der unehrliche Absender aber würde darin eine willkommene Möglichkeit sehen, die er notfalls benutzen könnte, um sich von der Verpflichtung zur Zuschlagszahlung freizumachen. Denn die Behauptung, er habe sich verschrieben oder ihm sei ein sonstiger Erklärungsirrtum unterlaufen, die er

---

167) ZVDE. 1931, S. 928.

jederzeit bei der Hand hätte, wird ihm nur schwer zu widerlegen sein. — Diese Erwägungen ergeben deutlich den inneren Widerspruch, in dem die beiden Absätze der Begründung stehen, und damit zugleich die Unhaltbarkeit der daran anknüpfenden Ansicht Unverzagts.

c) Endgültiges Ergebnis.

Die Absicht des Gesetzgebers ging, wie wir sahen, dahin, nicht mehr lediglich die Tatsache der unrichtigen, ungenauen oder unvollständigen Bezeichnung der Sendung, der Wagenüberlastung oder der Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften in Anlage C für die Zahlung eines Frachtzuschlages entscheidend sein zu lassen. Über die ins Ermessen der Eisenbahn gestellte Befreiung aus Billigkeitsgründen hinaus, sollte gemäß dem Antrag der Verfrachter in weiterem Umfange die Erhebung des Frachtzuschlags verboten sein. Man mag den Frachtzuschlag als Vertragsstrafe oder als besondere „obligatio ex lege" betrachten, in jedem Falle trägt er einen strafartigen Charakter. Er ist, wie von Kienitz [168]) mit Recht sagt, „eine reine Prohibitivmaßnahme, eine Warnung vor Ungehörigkeiten." Soll nun nicht bereits der tatsächliche Verstoß allein die Erhebung eines Frachtzuschlags bewirken, so kann, wie schon aus sinngemäßer Anwendung strafrechtlicher Grundsätze folgt, eine Ausnahme nur etwas in der Person des Absenders Liegendes, etwas Subjektives, begründen. Dies ist aber nicht irgendein Irrtum bürgerlich-rechtlicher Prägung, sondern allein die Entschuldbarkeit des Umstandes, auf welchem der Verstoß beruht. Der erste Absatz der Begründung bestätigt es nahezu wörtlich.

Gegenüber dessen klarem Wortlaut muß die Aufrechterhaltung der Worte „ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht" in § 60 I als ein Redaktionsversehen betrachtet werden. Dasselbe gilt bezüglich der aus dem früheren Rechtszustand übernommenen Ausführungsbestimmung zu § 60 II, da sie durch die in Abs. III a geschaffene Ausnahmevorschrift gegenstandslos geworden ist [169]).

Bei der Auslegung des Irrtumsbegriffes in § 60 III a EVO. sind wir damit im Hinblick auf dessen Entstehungsgeschichte zu einem Ergebnis gelangt, welches das Reichsgericht bereits um die Jahrhundertwende trotz offensichtlich entgegenstehenden Gesetzeswortlauts als die allein gerechte und daher vom Gesetzgeber gewollte Regelung angesehen hatte: Die Eisenbahn hat zur Begründung ihres Anspruchs auf einen Frachtzuschlag lediglich eine der in § 60 I aufgeführten Tatsachen darzulegen. Der Absender wird seinerseits sodann den Nachweis erbringen müssen, daß der Verstoß gegen seine Pflichten beim Vertragsschluß ihm aus bestimmten, näher anzugebenden Gründen nicht zuzurechnen ist.

Hiermit hat § 60 III a EVO. nicht nur eine einschränkende Auslegung erfahren, insofern als nur die entschuldbar unrichtige Vor-

---

168) ZVDE. 1932, S. 820.
169) So auch Goltermann in EE. Bd. 53, S. 24.

stellung, die Sendung richtig, genau und vollständig bezeichnet zu haben, von der Zahlung eines Frachtzuschlages befreit. So ausgelegt würde die Vorschrift in anderer Hinsicht zu eng sein und muß deshalb insoweit ausdehnend ausgelegt werden. Nach dem Wortlaut des § 60 III a entbindet allein der Irrtum, welcher sich auf die ordnungsmäßige Bezeichnung der Sendung bezieht, von der Verpflichtung zur Zuschlagszahlung. Es ist indessen nicht einzusehen, warum bei einer Wagenüberlastung oder bei einer Außerachtlassung der Sicherheitsvorschriften in Anlage C die entschuldbar unrichtige Vorstellung des Absenders, eine solche Pflichtwidrigkeit vermieden zu haben, nicht die gleiche Wirkung haben sollte. Schon die zu § 60 II ergangene Ausführungsbestimmung erfaßt alle entschuldbaren Verstöße gegen die Vorschrift des Absatzes I gleichmäßig. Der Antrag der Verfrachter richtete sich darauf, jene innerdienstliche Anordnung der Eisenbahn zum Rechtssatz werden zu lassen. Umso unbedenklicher darf daher angenommen werden, daß auch der Gesetzgeber sie unterschiedslos entsprechend dem Antrage der Verfrachter zu § 60 III erfassen wollte.

Der Irrtum im Sinne des § 60 IIIa ist demnach zu bestimmen als die entschuldbar unrichtige Vorstellung (des Absenders), den in § 60 I EVO. festgesetzten Pflichten beim Vertragsschluß genügt zu haben.

5. § 60 I—III EVO. in Zukunft.

Aus der Stellungnahme zum geltenden Recht ergibt sich auch an dieser Stelle ohne weiteres der Vorschlag für die künftige Fassung der ersten drei Absätze des § 60 EVO.

In Absatz I sind die aus der alten EVO. übernommenen Worte „ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Absenders vorliegt oder nicht" zu streichen. Sie stehen in unmittelbarem Widerspruch mit der in Abs. III a niedergelegten Ausnahme.

Die gleichfalls aus dem früheren Rechtszustand übernommene Ausführungsbestimmung zu § 60 II kann fortfallen, da sie durch Abs. III a gegenstandslos geworden ist.

§ 60 III a erhält folgende Fassung:

„Ein Frachtzuschlag darf nicht erhoben werden: a) wenn der Absender nachweist, daß der Verstoß gegen die in Abs. I festgesetzten Verpflichtungen auf Umständen beruht, die als entschuldbar anzusehen sind."

Um jede Verwechselung mit dem bürgerlich-rechtlichen Irrtum zu vermeiden, empfiehlt es sich, hier ebenfalls den Irrtumsbegriff nicht wieder zu verwenden. Die Gleichsetzung beider Begriffe ergab sich als ein Fehler, der — von der Begründung zu den §§ 60 III a, 70 II EVO. begangen — neben der unglücklichen Abfassung dieser Bestimmungen in erheblichem Maße dazu beigetragen hat, den wahren Willen des Gesetzgebers zu verdunkeln.

Lebenslauf.

Am 25. April 1911 wurde ich als ältester Sohn des Bauern Gustav Sander und seiner Ehefrau Anne, geb. Stocks, in Brügge (Holstein) geboren. — Nach vier Schuljahren in meinem Heimatorte besuchte ich seit Ostern 1921 das Gymnasium zu Neumünster, das ich Ostern 1929 nach bestandener Reifeprüfung verließ.

An den Universitäten Kiel und Marburg studierte ich sodann Rechts- und Staatswissenschaft. Am 23. Juni 1934 bestand ich vor dem Juristischen Prüfungsamt bei dem Oberlandesgericht in Kassel die erste juristische Staatsprüfung.

Vom 15. November 1934 bis zum 14. Mai 1935 war ich als Gerichtsreferendar auf dem Amtsgericht in Bad Segeberg tätig. Am 31. Mai 1935 wurde ich unter Ernennung zum Regierungsreferendar in die allgemeine Verwaltung übernommen. Nach zweimonatiger Ausbildung bei der Regierung in Schleswig bin ich zur Zeit auf dem Landratsamt in Ratzeburg (Kreis Herzogtum Lauenburg) beschäftigt.

Die mündliche Doktorprüfung legte ich am 11. Juli 1936 an der Universität in Marburg ab.

Heinz Sander.